



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

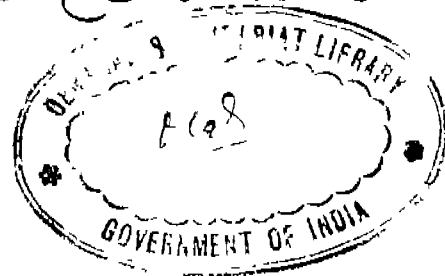
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 81]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 30, 2001/चैत्र 9, 1923

No. 81]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 30, 2001/CHAITRA 9, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/20/2000-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कटेनर प्रहस्तन प्रभागों में संशोधन करने के जेएनपीटी के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं टीएएमपी/20/2000-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2001 के 28वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कटेनर प्रहस्तन प्रभागों में संशोधन करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जेएनपीटी ने कटेनर प्रहस्तन दशों में 30% तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है; और अपने प्रस्ताव के लिए निम्नलिखित आधार दिए हैं

- (i) पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सभी सेवाओं का प्रशुल्क भूतल परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से अंतिम बार 19 मार्च 1997 से संशोधित किया गया था। पिछले संशोधन से अब तक लगभग तीन वर्ष बीत चुके हैं और अब प्रशुल्क की समीक्षा का समय है।

- (II) पिछले संशोधन से अब तक कंटेनरों के प्रहस्तन की लागत काफी बढ़ चुकी है। कंटेनरों के प्रहस्तन की लागत में वृद्धि को पूरा करने और नियोजित पूंजी पर पर्याप्त प्रदिलाभ प्राप्त करने के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की समीक्षा की गई है और वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (III) हालांकि घाटे को पूरा करने के लिए, लागत-वृद्धि के कारण प्रशुल्क में लगभग 37% वृद्धि की आवश्यकता है परंतु व्यापार को होने वाली मुश्किलों की संभावना पर विचार करते हुए केवल 30% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (IV) यह प्रस्ताव सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों, जोखिम वाले कंटेनरों और अधिक आकार वाले कंटेनरों की दरों में वृद्धि के लिए है। यानांतरण कंटेनरों के प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है ताकि यह पड़ोसी देशों के अन्य पतनों के स्थान पर केन्द्र-पतन के रूप में जेएन पतन को प्रयोग करने के लिए नीवहन साईनो को आकर्षित कर सके।
- (V) प्रशीतन कंटेनरों के बिजली उपभोग और मानीटरन के प्रशुल्क में संशोधन के लिए भी प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (VI) पतन के वर्तमान प्रशुल्क में खाली कंटेनरों के लिए कम प्रहस्तन प्रभारों का प्रावधान है। इस तथ्य पर विचार करके कि लदे हुए और खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए व्यावहारिक रूप से समान प्रयत्न करने पड़ते हैं, लदे हुए और खाली दोनों कंटेनरों के लिए समान दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है।

2.2 जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने 28 जनवरी 2000 की अपनी बैठक में इस प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है।

3.1 जेएनपीटी के प्रस्ताव को विभिन्न पतन प्रयोक्ताओं/पतन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों हेतु परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है

#### ग्वाहा रोबा अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

जेएनपीटी का प्रशुल्क प्रस्ताव उचित है।

#### ओ मेरस्क इण्डिया लिमिटेड

- (I) खाली कंटेनरों को लदे हुए कंटेनरों के बराबर नहीं माना जा सकता। खाली और भरे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन की एक समान दर से खाली कंटेनरों की ईकाई दर में यथा परिकल्पित 30% के स्थान पर 56% वृद्धि होगी; और 56% की वृद्धि अस्वीकार्य है।
- (II) पिछले संशोधन के पश्चात उस अवधि की औसत मूल्य-वृद्धि 7.02% नहीं केवल 5.50% बैठती है जो कि 1994-95 से 1998-99 की अवधि के औसत पर आधारित है। वर्तमान प्रस्ताव में औसतन 33% की वृद्धि प्रस्तावित है। इसके फलस्वरूप वार्षिक दरों में लगभग 11% की वृद्धि होगी जो कि पिछले पाँच वर्षों की 7.02% की औसत मूल्य वृद्धि से अधिक है।

- (iii) कर्मचारी लागत में वृद्धि 41.64% हो जाएगी जोकि हमारी राय में बहुत अधिक है।
- (iv) अन्य पक्षों से प्रतिस्पर्धा के कारण बल्क- कार्गो के लिए दर-वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है। हमें आशंका है कि जेएनपीटी कटेनर प्रहस्तन की दरों में वृद्धि करके बल्क प्रहस्तन को अधिक छूट दे रहा है जिससे एनएसआईसीटी को लाभ होगा क्योंकि उन्हें बल्क कार्गो के प्रहस्तन पर कोई नुकसान नहीं होगा।
- (v) 2000-01 में 3,500 लाख रुपये के अतिरिक्त पूंजी खर्च और 2001-02 में भी इतनी ही राशि के औचित्य की आवश्यकता है, विशेष रूप से जब यातायात में कोई पर्याप्त वृद्धि न हो। इससे मूल्य-हास और पत्तन पर ब्याज के बोझ में वृद्धि होगी।
- (vi) दरों में वृद्धि के बावजूद जेएनपीटी ने उत्पादकता के संबंध में कोई आश्वासन नहीं दिया है।
- (vii) वर्ष 2000 की अनुमानित मात्रा और वास्तविक मात्रा के बीच 6% की वृद्धि हुई है। इससे निवल आय अधिक होगी, अगले दो वर्ष के अनुमान बदलेंगे और लाभ में भी वृद्धि होगी।
- (viii) कुल आय की गणना के समय जेएनपीटी ने एनएसआईसीटी से रॉयल्टियों के माध्यम से होने वाली आय पर विचार नहीं किया है।
- (ix) हमारी राय में प्रस्तावित दर वृद्धि टोस धरण और कार्यप्रणालियों पर आधारित नहीं है। नौवहन कम्पनियों द्वारा उपभोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ डालने के लिए बाध्य करने के कारण पोतवणिकों/परेवितियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

#### बम्बई सीमा शुल्क हाऊस एजेंडस संघ (बीसीएचएए)

एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों द्वारा प्रभारों में 30% की वृद्धि निम्नलिखित कारणों से न्यायसंगत नहीं है

- (i) जेएनपीटी पर पिछले 3 वर्ष में न्यूनतम 30% की वृद्धि दर से प्रहस्तित कटेनरों की संख्या में भारी वृद्धि हुई है। एनएसआईसीटी द्वारा पिछले 9 माह में प्रहस्तित कटेनरों की संख्या जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तित कटेनरों की संख्या के लगभग समान है। इसलिए मात्रा-प्रणाली के कारण प्रचालकों द्वारा प्राप्त लागत बचतों और मुख्य लाभों के मद्देनजर प्रशुल्क में कोई भी वृद्धि न्यायोचित नहीं है।
- (ii) सामान्य तर्क के अनुसार प्रत्येक प्रचालन के प्रभार में 30% की वृद्धि नहीं की जा सकती।
- (iii) डीजल और अन्य प्रचालन लागतों में वृद्धि के बावजूद कटेनर प्रहस्तन उपस्कर और ट्रेसरो की आपूर्ति करने वाले छोटे परिवहकों और सविदाकारों ने अपने प्रशुल्कों में 10% से अधिक की वृद्धि नहीं की है जबकि अधिक मात्रा में ऊपरी खर्च करने वाले परतु अधिक मात्रा में प्रहस्तन करने वाले बड़े सविदाकारों ने अपने प्रशुल्क में मुश्किल से 5% से 7% तक की वृद्धि की है।
- (iv) अपने ठेकों के नवीनीकरण के पश्चात के वर्षों की संख्या पर विचार किए बिना एक बार में 30% की वृद्धि पर टर्मिनल प्रचालकों ने कभी भी अपने ठेकेदार नहीं दिए हैं।
- (v) कटेनर प्रहस्तन लागतों के संबंध में नौवहन कम्पनियों द्वारा इस व्यापार से वर्तमान टीएचसी का 40% अधिक वसूल किया जा रहा है। कटेनर प्रहस्तन लागत में आगे और वृद्धि से केवल टीएचसी का नुकसान ही होगा।

#### कटेनर नौवहन आईन्स संघ (सीएसएसए)

- (i) यह प्रस्ताव ऐसे उपायों पर बिना कोई विचार किए स्वतः मुख्य वृद्धि के लिए किया गया है जिनसे अतिरिक्त लागत में कमी और उत्पादकता में सुधार किया जा सकता है।

- (ii) सीएसएलए इन निर्णयों का स्वागत करता है कि यानान्तरण कार्गो से वृद्धियाँ नहीं होंगी। परन्तु, केवल यही केन्द्र-पत्तन पूरे जेएनपीटी की आकर्षिकता को प्रभावित नहीं करेगा। इसके लिए प्रक्रिया के साधारणीकरण, प्रारूप की उपलब्धता, समान पत्तन प्रभारों आदि की आवश्यकता है।
- (iii) नियोजित पूँजी पर 18% का प्रतिलाभ बहुत अधिक प्रतीत होता है। उधार लागत इससे 8% कम है और प्रतिलाभ का उपयुक्त समायोजन किया जाना चाहिए। इसी प्रकार प्रयुक्त ध्याज दर बहुत अधिक है।
- (iv) 1999-2000 के लिए आधार के रूप में अनुमानों के स्थान पर आधार वास्तविकताओं का प्रयोग करते हुए लाभ का पुनः उल्लेख किया जाए। (जेएनपीटी ने 1999-2000 के लिए 5,13,246 टीईयू यातायात का अनुमान लगाया है; जबकि वास्तविक यातायात 5,44,524 टीईयू है)
- (v) जेएनपीटी द्वारा निजी यादों से प्राप्त किए गए पट्टा-किराये का राजस्व, शट-आउट प्रभार, रिस्टो प्रभार, हैच कवर शिपिंग प्रभार, कटेनर भंडारण प्रभार और एनएसआईसीटी से प्राप्त रायल्टी को प्रचालन आय में शामिल किया गया नहीं लगता।
- (vi) नियोजित लागत में वृद्धि काफी अधिक है। 1997-99 अवधि की मूल्य-वृद्धि से पता चलता है कि यह अधिकतम 5.5% थी। वर्तमान प्रस्ताव पिछले तीन वर्ष की औसत वार्षिक मूल्य-वृद्धि से अधिक है।
- (vii) इस तथ्य के बावजूद कि मात्रा नहीं बढ़ रही है, पूँजी खर्च का अनुमान लगाया गया है।
- (viii) जेएनपीटी उत्पादकता के बारे में कोई आश्वासन नहीं दे रहा है। भीषण लाईनो को सेवा स्तरों के लिए जेएनपीटी की दर के समान दर अदा करने को कहा जा रहा है जो कि एनएसआईसीटी से आधी है। प्रत्येक दर वृद्धि को उत्पादकता गारंटियों से जोड़ा जाना चाहिए।
- (ix) बल्क क्षेत्र में दरों की वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है। इससे यह आशंका बढेगी कि जेएनपीटी कटेनर प्रहस्तन दरों में वृद्धि करके अपने बल्क प्रचालन की अनुपूर्ति कर रहा है जिससे एनएसआईसीटी को मदद मिलेगी।
- (x) खाली कटेनरों को लदे हुए कटेनरों के बराबर नहीं माना जा सकता। खाली और भरे हुए कटेनरों के प्रहस्तन की एकसमान दरों से खाली कटेनरों की इकाई दर में यथा परिकल्पित 30% के स्थान पर 56% वृद्धि होगी।
- (xi) इस तथ्य के बावजूद कि जेएनपीटी जोरिबम वाले कटेनरों को अलग से चट्टा नहीं लगाता है, उसके लिए सामान्य कार्गो के समान प्रीमियम वसूल की जाती है जो न्यायसंगत नहीं है। प्रीमियम में और वृद्धि करना पूर्णतः अनुचित है।
- (xii) जेएनपीटी 40' कटेनरों पर प्रीमियम वसूल कर रहा है जब 40' कटेनर का प्रहस्तन किया जाता है तो पूरी तरह उसी के समान है जब 20' कटेनर की लिफ्टिंग की जाती है। इसकी समीक्षा की जानी चाहिए।
- (xiii) एक इकाई के लिए एक बडल में पाँच खाली समतल रैकों पर प्रभार वसूल किए जाए।

#### मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरनॉडल एजेंडस संघ (एमएनएसए)

- (i) प्रशुल्क में 30% की वृद्धि बहुत अधिक है जबकि पिछले तीन वर्षों की औसत मूल्य-वृद्धि दर केवल लगभग 5.5% वार्षिक है।
- (ii) पत्तन अधिक पूँजी वाली परियोजनाएँ हैं और जो काफी समय में स्थापित होती हैं। नियोजित पूँजी पर 18% के प्रतिलाभ की अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। यह 12% तक सीमित हो सकती है।
- (iii) जेएनपीटी द्वारा नियोजित पूँजी को पत्तन द्वारा कटेनर प्रचालन के लिए निर्धारित परिसंपत्तियों पर किया गया निवेश और टाउमशिप एव रेलवे में 50% निवेश माना गया है। हमारी राय में, जिस नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की अपेक्षा की गई है वह पूँजी जेएनपी परियोजना के लिए सरकार द्वारा नियोजित निवेश या ईक्विटी होनी चाहिए।
- (iv) जेएनपीटी के अपने आकड़े भी दर्शाते हैं कि 30% की माँग बहुत अधिक है। कार्य लागत विवरण में अभी भी असंगतियाँ हैं।
- (v) खाली और लदे हुए कटेनर के लिए एकसमान दर रखने का जेएनपीटी का तर्क सही नहीं है। ट्रेलरों द्वारा कटेनरों के परिवहन, जेएनपीटी द्वारा अपने खाली/लदे हुए कटेनरों के लिए अपने उप-संविदाकारों को दी जाने वाली दरों में भिन्नता है।

- (vi) जब पत्तन को कोई अतिरिक्त लागत वहन नहीं करती पड़ती है, तो जोखिम वाले कटेनरो की दर में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है।
- (vii) मुख्य निर्धारण सामान्यतः व्यापार प्रचालन के सर्वोत्तम स्तर पर आधारित होता है। 1999-2000 के दौरान जेएनपीटी का व्यापार कम हुआ है जिससे उसके लाभ पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। यदि वित्तीय नुकसान व्यापार के कमी के कारण हुआ है तो उसे जेएनपीटी पर व्यापार गतायात में वृद्धि द्वारा कम नहीं किया जा सकता।
- (viii) खाली और लदे हुए कटेनरो के लिए एकसमान दर रखने का जेएनपीटी का तर्क सही नहीं है।
- (ix) यह स्पष्ट नहीं है कि जेएनपीटी द्वारा अपने लाभ विश्लेषण में कटेनर डिवीजन के राजस्व के भाग के रूप में पट्टा किराये, शट-आउट प्रभारों, रिस्को प्रभारों, एनएसआईसीटी से प्राप्त रॉयल्टी आदि पर विचार किया गया है अथवा नहीं।

#### भारतीय जहाजशानी भिगम (एससीआई)

- (i) पत्तन में उन उपायों पर कोई विचार नहीं किया है जिनसे आंतरिक लागत कम की जा सकती है और उत्पादकता में सुधार किया जा सकता है। उत्पादकता की दृष्टि से यह पत्तन एनएसआईसीटी टर्मिनल से पिछड़ा रहा है जोकि जेएनपीटी से जाने वाले मुख्य वाहकों को आकर्षित कर रहा है।
- (ii) जेएनपीटी प्रशुल्क में किसी प्रकार की वृद्धि बड़े हुए राजस्व को एनएसआईसीटी के लिए छोड़ देने के समान होगी और इस प्रकार विदेशी टर्मिनल प्रचालकों के लाभों में वृद्धि होगी।
- (iii) प्रशुल्क में किसी भी प्रकार की वृद्धि बड़ी हुई टीएचसी के रूप में स्वतः ही व्यापार पर पड़ेगी जो इस समय इसे वहन नहीं कर सकता।
- (iv) यानान्तरण प्रभारों में वृद्धि न करने का निर्णय सराहनीय है। हालांकि पत्तन को यानान्तरण-केन्द्र बनाने के लिए बहुत-सी आवश्यकताएँ हैं।
- (v) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का परिकलन ब्याज से पूर्व करना चाहिए बाद में नहीं।
- (vi) नियोजित पूँजी पर 18% प्रतिलाभ का लक्ष्य बहुत अधिक है। आज उधार लेने पर लागत 8% है और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) को तदनुसार समायोजित किया जाएगा।
- (vii) प्रयुक्त ब्याज दर पत्तन द्वारा उल्लिखित नहीं है। विश्लेषण करने पर 1999-2000- 2001-2002 की अवधि की 17% से 13.98% की भिन्नता बहुत अधिक है।
- (viii) पत्तन का लाभ 1999-2000 की अनुमानित यातायात मात्रा के हिसाब से कम आकी गई है, जिसे सही किया जाना है।
- (ix) कटेनर संबंधी गतिविधियों के लिए पत्तन से प्राप्त होने वाले कुछ राजस्वों को शामिल नहीं किया गया है।
- (x) यद्यपि पूँजी लागत एक शीर्षक के अधीन शामिल की गई है परंतु इस शीर्षक में लागत श्रेणियाँ विनिर्दिष्ट नहीं हैं।
- (xi) कर्मचारियों की लागत, मूल्य-वृद्धि, प्रति-साहायिकी, उत्पादकता, खाली कटेनरो, जोखिम वाले कार्गो की दर में वृद्धि और 40' कटेनरो पर प्रीमियम से संबंधित सीएसएलए की टिप्पणियाँ दोहराई गई हैं।

#### करनाहोम सम्मेलन

- (i) लाईनों को अपने ग्राहकों को सशोधित स्तर के प्रभारों से अवगत कराने के लिए पर्याप्त समय प्रदान करके स्पष्ट रूप से परिभाषित कार्यान्वयन तारीख सहित केवल प्रशुल्क सशोधन के अनुमोदन से ही संभव होगा।
- (ii) विशेष रूप से यातायात में कमी के कारण वर्ष 1999-2000 के दौरान निवल अधिशेष में कमी आई है। प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि करके कम राजस्व को बढ़ाना अकुशलता को पुरस्कृत करने जैसा है।
- (iii) एनएसआईसीटी द्वारा भी इसी समय अपने कटेनर प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव किए जाने से जबर्दस्त प्रतिस्पर्धा होगी, उससे व्यापार के लिए निकटवर्ती पत्तन का सस्ता विकल्प नहीं रहेगा।
- (iv) दरों में वृद्धि करने का यह पुरा प्रस्ताव लागत तथा भारत सरकार द्वारा समाप्त किए गए फार्मुला पर आधारित है।

- (v) कर्मचारी सम्मेलन में वास्तविकताओं के सदर्भ में यातायात अनुमानों के बारे में, निश्चित आय में कमी, अधिक कर्मचारी लागत, अधिक ब्याज दर, पूँजी खर्च, बिना किसी सुधारों के कम उत्पादकता, प्रति-सम्बिन्धी, खाली/लदे हुए कटेनरों की लागत आदि पर भी सीएसएसए और एससीआई द्वारा की गई टिप्पणियों के समान टिप्पणियों की हैं।

#### पश्चिम भारत पोतवाणिज्य संघ (डब्ल्यूआईएसए)

डब्ल्यूआईएसए, बीसीएसए के मतों/टिप्पणियों का पूरा समर्थन करता है।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) अनुमानित और राजस्व आकड़ों को काफी कम आका गया है जोकि पूरी स्थिति को ठीक-ठीक नहीं दर्शाता। एनएसआईसीटी से प्राप्त रॉयल्टी और कटेनर जहाजों से प्राप्त बर्थ किराया तथा अन्य विभिन्न प्रभावों के बारे में नहीं बताया गया है।
- (ii) 18% आरओसीई बहुत अधिक है। इसे अधिकतम 8% तक कम किया जाए।
- (iii) जेएनपीटी को राजस्व की उन मदों के लिए जिनके लिए डॉलर मूल्य-वर्ग का प्रयोग किया जा रहा है, रुपये के मूल्य में मूल्य-हास के कारण उठाए गए लाभ को भी स्वीकार करना चाहिए।
- (iv) जेएनपीटी को पूँजी खर्च में कमी करनी चाहिए और उच्च-स्तरीय विपणन द्वारा अपनी स्थिति को मजबूत करना चाहिए और उत्पादकता और आवाजाही में सुधार और प्रहस्तन लागत कम करने के लिए कदम उठाने चाहिए।
- (v) प्रति-सम्बिन्धी को युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है। खाली कटेनरों की दरें लदे हुए कटेनरों की दरों से कम होनी चाहिए।
- (vi) तटीय कटेनरों के कटेनर प्रशुल्क को भी रियायती जलयान सब्धी प्रभावों के अनुसार विशेष रूप से निर्धारित करने की आवश्यकता है।

#### बम्बई नाविक संघ लिमिटेड

कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

3.2 प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक प्रति जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। जेएनपीटी ने 30 मई 2000 के अपने पत्र में विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं।

3.3 पत्तन द्वारा उल्लिखित मुख्य बिंदु निम्नलिखित हैं।

- (i) खाली कटेनरों के भरण और अवतारण के लिए अपेक्षित उपरस्कर, स्थान और प्रभाव और उस पर आने वाली लागत भी लदे हुए कटेनरों के समान है। खाली कटेनरों पर कम प्रशुल्क लिए जाने का वास्तव में कोई कारण नहीं है।
- (ii) प्रशुल्क के सशोधन के लिए लागत पर किया गया विचार 1998-99 तक की वास्तविकताओं पर आधारित है। यह 1999-2000 और 2000-01 के लिए अनुमोदित बजट अनुमानों पर आधारित है। लागत में अपेक्षित वृद्धि पर विचार करते हुए प्रशुल्क में लगभग 37% की वृद्धि की जानी आवश्यक है।
- (iii) जनशक्ति लागत में वृद्धि सभी पत्तनों द्वारा किए गए मजदूरी समझौते पर आधारित है।
- (iv) कटेनर प्रहस्तन की लागत के आकलन में कोई सम्बिन्धी तत्व नहीं है और इसलिए इस परिकल्पना का कोई आधार नहीं है।
- (v) अतिरिक्त पूँजी खर्च कटेनर प्रहस्तन सुविधाएँ बढ़ाने के लिए एक अतिरिक्त आरएमक्यूसी उपलब्ध कराने के लिए है क्योंकि पैनामैक्स आकार के जलयान का प्रहस्तन पत्तन को स्वयं करना है।

- (vi) शामिल की गई लागत दर किसी अनुमानित ब्याज दर पर आधारित नहीं है। पतन के लिए स्वीकृत किए गए ऋणों की शर्तों और नियमों के अनुसार तत्संबंधी वर्षों में यह पतन की वास्तविक ब्याज देयता है।
- (vii) क्रेन उत्पादकता के सुधार के लिए जेएनपीटी ने अपने कर्मियों के लिए प्रोत्साहन योजना तैयार की है जोकि लागू की जानी है।
- (viii) वास्तविक और अनुमानित आवाजाही के बीच केवल 8% का अन्तर है। अनुमान की खास बात है कि उसमें कुछ मामूली अंतर होंगे।
- (ix) एनएसआईसीटी से प्राप्त सैल्यूटी की आय जेएनपीटी टर्मिनल पर प्रहस्तिता आवाजाही से संबंधित नहीं है और उसे हिसाब में भी नहीं लिया गया है।

4. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 21 जुलाई 2000 को जेएनपीटी के मुख्यालय में की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :

#### जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) हमने सभी विवरण दे दिए हैं और यदि आवश्यक होगा तो और अधिक जानकारी देने के लिए तैयार हैं।
- (ii) हम प्रति-सम्बिन्धी प्रशुल्क में संशोधन नहीं कर रहे हैं।
- (iii) जब प्रहस्तन कार्य एकसमान है तो खाली और लदे हुए कटेनरो की दरों में अन्तर क्यों किया जाए? यदि भिन्न दरें वसूल की जाती हैं तो लदे हुए कटेनर की सम्बिन्धी खाली कटेनरों से अधिक हो जाएगी।
- (iv) हमने सभी मदों के लिए संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। इसमें केवल घाटे वाली मदों को ही लिया गया है।
- (v) (क) अन्य गतिविधियों से आय संगत नहीं है।  
(ख) "सैल्यूटियों" संगत नहीं है।
- (vi) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के प्रस्तावों में समानता जान-बूझ कर नहीं है अपितु मात्र एक संयोग है।
- (vii) सीएसएलए अलग-अलग निष्पादन के आधार पर प्रशुल्क चाहता है जो संभव नहीं है। टीएएमपी को प्रशुल्कों का अनुमोदन करना चाहिए। विधिक स्थिति में इस परिवर्तन को मान्यता दी जा सकती है।
- (viii) सरकार की तटीय जलयानों के लिए रियायतें बढ़ाने की योजना को सीआरसी को भी कवर करने के लिए विस्तारित किया जाए।
- (ix) लदे हुए और खाली कटेनरों के बीच अन्तर अभी भी कुछ अन्य क्षेत्रों में जारी है। हम उन्हें भी शीघ्र कवर करेंगे।
- (x) हम जेएनपीटी का एक मुख्य यानान्तरण केन्द्र के रूप में विकास करना चाहते हैं। इसलिए कटेनरों के यानान्तरण पर कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है।

#### कटेनर नीबहन लाईन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) प्रस्ताव की समानता से पतन न्यास और टर्मिनल प्रचालक के बीच एक जैसी कार्रवाई का पता चलता है। टीएएमपी को प्रयोक्ताओं के हितों की सुरक्षा के लिए बहुत सतर्क रहना होगा।
- (ii) उत्पादकता का कहीं भी उल्लेख नहीं है। केवल लागत वृद्धियों का उल्लेख है। पतनों को नियमित रूप से लागत-वृद्धियों का बोझ प्रयोक्ताओं पर ढालने की अनुमति नहीं दी जा सकती।
- (iii) निष्पादन आधारित प्रशुल्कों की आवश्यकता अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धात्मक होनी चाहिए।
- (iv) हम यानान्तरण कटेनरों को वृद्धि से अलग रखने के निर्णय का स्वागत करते हैं।
- (v) पूँजी की लागत कम हो गई है; परंतु जेएनपीटी ने नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) को अपनाया है। ब्याज पूर्व लाभ को आरओसीई के परिकलन के लिए अपनाया जाए।
- (vi) कटेनर प्रचालनों की सभी गतिविधियों से प्राप्त आय को हिसाब में अवश्य लिया जाए।
- (vii) (क) कर्मचारी लागत अधिक है। यह 42% बढ़ गई है।  
(ख) कर्मचारी कल्याण लागत 252% बढ़ गई है।  
(ग) मरम्मत और अनुरक्षण की लागत बहुत कम है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए।

- (viii) जेएनपीटी को इस तथ्य को भी स्वीकार करना चाहिए कि उसकी उत्पादकता एनएसआईसीटी से आधी है और उसे अपने निष्पादन मानदंडों में सुधार करना चाहिए।
- (ix) प्रति-सम्बिन्धी अपरिहार्य और अपेक्षित भी है।
- (x) लदे हुए और खाली कटेनरो के बीच अन्तर अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर मान्यता प्राप्त है।
- (xi) यदि सीआरसी को भी तटीय प्रशुल्क में रियायत दी जाती है तो कोई आपत्ति नहीं है।
- (xii) जोखिम वाले कार्गो के प्रशुल्क में वृद्धि करने को कोई औचित्य नहीं है क्योंकि उन्हें कोई पृथक अथवा विशेष साधन नहीं दिए गए हैं।
- (xiii) खाली कटेनरो के सामूहिक रूप से संचलन के लिए किसी विशेष योजना की आवश्यकता नहीं है।

#### मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप-इंटरनोशनल एजेंडस संघ (एमएएनएसए)

- (i) 18% आरओसीई बहुत अधिक है; प्रतिलाभ की दर लगभग 12% निश्चित की जाए।
- (ii) जेएनपीटी के परिकलनों में मूलभूत दोष है। नियोजित पूँजी से ब्याज तत्त्व को हटाया जाए।
- (iii) पत्तन स्वयं परिव्राहकों को लदे हुए और खाली कटेनरो के लिए भिन्न-भिन्न दरे अदा कर रहा है। फिर वे अपने लिए भिन्न पद्धति कैसे अपना सकते हैं?
- (iv) लदे हुए और खाली कटेनरो के बीच अन्तर समाप्त करने के सवध में विस्तार से विश्लेषण किया जाए।
- (v) निष्पादन आधारित प्रशुल्क अवश्य लागू किया जाए।

#### करमाहोम सम्मेलन

- (i) लागत तथा फार्मूला जारी नहीं रखा जा सकता; यदि इसे कुछ और समय के लिए जारी रखा जाता है तो "मानक लागतें" अपनाई जाएँ।
- (ii) जनशक्ति प्रबन्ध (मैनिंग) मान अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर स्वीकार्य मानक के अनुसार होना चाहिए।
- (iii) एमएलओ के छूट-प्राप्त सभरक क्यों हैं? इसे निरस्त किया जाए।
- (iv) खाली/लदे हुए कटेनरो के बीच अंतर करते समय भुगतान न कचर को मान्यता दी जाए।
- (v) एनएसआईसीटी से प्राप्त रोयल्टी की गणना भी इसके साथ ही की जाए।

#### भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

- (i) इस क्षेत्र में अन्य अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों की तुलना में जेएनपीटी की लागतें बहुत अधिक हैं। अन्य अंतर्राष्ट्रीय पत्तन गारटी स्तरों के निष्पादन वाले हैं। उनमें प्रशुल्क संबंधी उत्पादकता-कुशलता संबंधता है।
- (ii) छूट निष्पादन के अधीन दी गई है। एनसीआईसीटी भी छूट देता है।
- (iii) जब उत्पादकता स्तर भिन्न-भिन्न है तो लदे हुए और खाली कटेनरो का एकसमान नहीं माना जा सकता। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भी खाली कटेनरो का प्रशुल्क कम है।
- (iv) अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर 20 टीईयू/40 टीईयू का प्रशुल्क, विशेष रूप से पार्ष्विक कार्यवाही के लिए, एकसमान है।
- (v) टीएएमपी को तटीय यातायात में सीआरसी में छूट के रास्ते खोजने चाहिए।
- (vi) लागत तथा फार्मूला बिना मानकों, परिमापी, उत्पादकता आदि को जारी नहीं रखा जा सकता।
- (vii) यह अच्छा है कि यानान्तरण कटेनरो को अलग रखा गया है।
- (viii) निष्पादन मानक निर्धारित किए जाए।

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

तटीय कार्गो/कटेनरो के सीआरसी को दी जाने वाली रियायतों को रेल/सड़क तंत्र में भीड़ कम करने के लिए सहायता के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए। इसे आय से अतिरिक्त राजस्व के रूप में देखा जाए।



**पश्चिम भारत पोलिटिकल संघ (कम्यूनिस्ट)**

- (I) यदि वहाँ लागत प्रभावत्मकता है तो मानक लागतें अपेक्षित हैं।
- (II) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी समूह नहीं हैं, उन्हें मिलकर संघ बना लेना चाहिए।

**भारतीय मर्चेंट नवेल और बम्बई सीमा शुल्क हाऊस एजेंट्स संघ**

- (I) दक्षता परिभाषकों और लागत प्रभावत्मकता पर बल दिया जाए।
- (II) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा एकसमान वृद्धि स्वीकार्य नहीं है; वृद्धियों निष्पादन मानकों से संबद्ध होनी चाहिए।
- (III) आश्चर्य है कि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी ने अपने-अपने प्रशुल्कों में समान वृद्धियाँ करने का प्रस्ताव किया है।

5.1 जीव के आधार पर जेएनपीटी से स्पष्टीकरण के लिए कई मुद्दे उठाए गए थे। जेएनपीटी द्वारा दिए गए उत्तरों से निम्नलिखित मुद्दे विचार के लिए उठते हैं :

- (I) (क) कटेनर प्रहस्तन गतिविधि से आय 'कटेनर प्रहस्तन', 'कटेनर विश्रम समय प्रभारों', 'सीएफएस से/तक संचरण' और 'बिजली एव मानीटरन प्रभारों' से संबंधित सेवाएं देने से होती है। इन सेवाओं को देने के लिए प्रयोग की जाने वाली सम्पत्ति को 'कटेनर प्रहस्तन' ग्रुप के अधीन रखा गया है। प्रशुल्क वृद्धि की आवश्यकता के निर्धारण के लिए चूंकि सम्पूर्ण गतिविधि की समीक्षा की जानी है अतः जेएनपीटी को कुल आय और लागतों को हिसाब में लेते हुए 'कटेनर प्रहस्तन और भंडारण' गतिविधि के लिए लागत विवरण तैयार करने का सुझाव दिया गया था। भले ही पत्तन ने कटेनर संबंधी सभी प्रशुल्कों के सशोधन को प्रस्ताव नहीं किया है तो भी प्रस्तावित सशोधन पर निर्णय करने से पूर्व इस गतिविधि की समग्र स्थिति का आकलन करना आवश्यक है। अतः समग्र गतिविधि का लागत विवरण तैयार करना आवश्यक है।
- (ख) जेएनपीटी का कहना है कि 'जहां कहीं आय पर विचार नहीं किया गया है वहाँ खर्च पर भी विचार नहीं किया गया है।' उसने यह उल्लेख किया है कि अभিনিर्धार्य मात्रा तक खर्च को शामिल नहीं किया गया है और बिजली उपभोग के एक करोड़ रुपये को प्रश्रीतन कटेनरों से अलग रखा गया है। पत्तन ने विवरण दिया है कि बकाया अनिर्धार्य खर्च नगण्य है और प्रस्ताव पर उसका कोई खास प्रभाव नहीं पड़ेगा। यह भी उल्लेख किया गया है कि विश्रम समय प्रभार का अर्थ अक्षम बिकासी-पद्धति है और इसलिए उस पर विचार नहीं किया जाएगा। जेएनपीटी ने हमारे द्वारा अपेक्षित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है।
- (II) (क) प्राधिकरण की उल्लिखित योजना प्रति-सम्बिन्धी के विरुद्ध रही है। जब तक प्राधिकरण विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रति-सम्बिन्धी को पूरी तरह से निरस्त करने की स्थिति में है, अतःरिम रूप से अपनाया गया मार्ग आगे बढ़ने के लिए प्रति-सम्बिन्धी की अनुमति नहीं देता। इस संदर्भ में जेएनपीटी से पत्तन के लिए समग्र वित्तीय/लागत का संपूर्ण विवरण और जलयान संबंधित गतिविधि, प्रच/शुष्क बल्क प्रहस्तन गतिविधि और संपदा गतिविधि के लिए पृथक-पृथक लागत विवरण भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।
- (ख) जेएनपीटी ने अपेक्षित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। उनका कहना है कि एकमुश्त लागत विवरण केवल बोर्ड सशोधन के मामले में अपेक्षित थे और उसका प्रस्ताव ऐसे सशोधन के लिए नहीं है। पत्तन ने केवल वगीकृत विवरण बनाया है कि उसके आकड़े अभिपुष्ट किए बिना कोई प्रति-सम्बिन्धी नहीं है। प्रति-सम्बिन्धी पर उसके विवरण के मदेनजर जेएनपीटी से पृथक गतिविधियों के लिए लागत विवरणों की अनिवार्यता के बारे में पूछा गया था।
- (ग) गतिविधि-वार लागत विवरणों के अभाव में हम प्रति-सम्बिन्धी की स्थिति/सीमा का निर्धारण नहीं कर सकते।

- (iii) (क) जेएनपीटी एनएसआईसीटी से उनके द्वारा प्रहस्तित कटेनरो के आधार पर, बीओटी के लाइसेंस अनुबंध की शर्तों के अनुसार रॉयल्टी प्राप्त कर रहा है। जेएनपीटी आय की इस मद को अपनी प्रचालन आय का भाग नहीं मान रहा है। जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि एनएसआईसीटी से प्राप्त रॉयल्टी पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि यह पत्तन के किन्हीं प्रयत्नों के कारण हुई आय नहीं है, बल्कि यह लाइसेंस अनुबंध के अनुसार प्राप्त हुई आय है। यहाँ यह भी देखना होगा कि पत्तन की परिसम्पत्ति को शामिल करते हुए और जेएनपीटी से संबंधित गतिविधियों को एनएसआईसीटी को स्थानांतरित करते हुए रियायत करार को अंतिम रूप देना पत्तन की ओर से युक्तियुक्त प्रयास है।
- (ख) एनएसआईसीटी के प्रारंभ होने के समय से ही जेएनपीटी कटेनर टर्मिनल पर यातायात में कमी आई है। हालांकि जेएनपीटी कटेनर टर्मिनल में 7.0 लाख टीईयू कटेनरो के प्रहस्तन की क्षमता है परंतु वास्तविक यातायात उपलब्ध क्षमता से कम है। एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित कटेनरो पर रॉयल्टी से हुई आय को कम से कम उपलब्ध क्षमता की सीमा तक जेएनपीटी की कटेनर गतिविधि की आय के रूप में लिया जाना चाहिए। परंतु, यह तर्क भी दिया जा सकता है कि अन्य वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए बनाया गया नया टर्मिनल सही रहेगा। अतः रॉयल्टी से हुई आय को सभी कार्गो संबंधी गतिविधियों तक विस्तारित किया जा सकता है। यह देखना भी युक्तिसंगत होगा कि रॉयल्टी भुगतान एनएसआईसीटी पर प्रशुल्क बाध्यताओं के रूप में प्राप्त की जा रही है। ऐसी स्थिति में, रॉयल्टी को निश्चित प्रशुल्क के रूप में देखा जाना चाहिए।

इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी को एनएसआईसीटी से प्राप्त रॉयल्टी आय को वित्त और विविध आय में शामिल करने और पत्तन की सभी कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों को प्रभावित करने का सुझाव दिया गया था। तदनुसार लागत विवरण तैयार किए बिना जेएनपीटी ने केवल उपर्युक्त उप पैरा (iii) (क) में दिए गए तर्कों को ही पुनः दोहराया है।

- (iv) जेएनपीटी से माँगी गई सूचना प्रस्ताव की जाँच के लिए सगत है। हमारे द्वारा माँगी गई सूचना को गोपनीय नहीं कहा जा सकता, जिसे जेएनपीटी अलग नहीं कर सकता। और ऐसा हो तब भी इसे प्रशुल्क नियायक प्राधिकरण से वापस नहीं लिया जा सकता। अतः इन्हीं सब कारणों से जेएनपीटी प्राधिकरण द्वारा भागे गए ब्योरे देने में अनिच्छुक है।

5.2 इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण ने 26 सितम्बर 2000 को हुई अपनी बैठक में इस मामले पर विचार किया था। पत्तन द्वारा दी जाने वाली अपेक्षित सूचना के अभाव में प्राधिकरण के लिए उस समय चूँकि इस मामले पर निर्णय लेना संभव नहीं था अतः प्राधिकरण ने यह निर्णय लिया था कि जेएनपीटी से एक बार फिर अपेक्षित ब्योरे देने के लिए अनुरोध किया जाए और यदि पत्तन से उस समय तक कोई सूचना प्राप्त नहीं होती है तो मामले को बंद किया जा सकता है और जब कभी भी सूचना प्राप्त होगी तो मामले को पुनः चालू किया जा सकता है।

6.1 प्राधिकरण द्वारा लिए गए उपर्युक्त निर्णय के अनुसरण में हमारे दिनांक 5 अक्टूबर 2000 के पत्र द्वारा जेएनपीटी से अपेक्षित ब्योरे 4 नवम्बर 2000 तक देने का अनुरोध किया गया था।

6.2 जेएनपीटी ने निम्नलिखित तथ्यों/टिप्पणियों के साथ अपना जवाब भेजा था

- (i) सेवा की उन मदों के संबंध में जैसे जलयान संबंधी गतिविधियाँ, द्रव/शुष्क बल्क गतिविधियाँ, संपदा गतिविधियाँ जिनके लिए पत्तन ने प्रशुल्क में संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है उनके लागत विवरणों की न तो कोई प्रत्यक्ष प्रासंगिकता है और न ही जिनका लागत पर कोई प्रभाव पड़ने की संभावना है। कटेनर प्रहस्तन प्रभावों के लागत विवरण पहले ही टीएएमपी को भेज दिए गए हैं। अतः इसके लिए समग्र लागत विवरण पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए। परंतु प्रासंगिक ब्योरे प्राधिकरण को पहले से भेजे गए 3 वर्ष के लेखा-विवरण में उपलब्ध है।

- (ii) एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित कटेनर पर रॉयल्टी की आय का जेएनपीटी कटेनर की लागत से कोई संबंध नहीं है। अतः कटेनरों के प्रहस्तन की लागत का परिकलन करने के लिए इस पर विचार नहीं किया जा सकता।
- (iii) किसी भी लागत विवरण में आय और खर्च के तत्त्व समान होने। यदि मद विशेष की आय पर विचार नहीं किया जाता है तो तदनुसारी खर्च पर भी विचार नहीं किया जाएगा और यदि मद विशेष की आय पर विचार किया जाता है तो तदनुसारी खर्च पर भी विचार किया जाएगा। एनएसआईसीटी से प्राप्त रॉयल्टी मद की आय पर किसी भी रूप में विचार नहीं किया जा सकता। परंतु एनएसआईसीटी द्वारा की गई रॉयल्टी की अदायगी का विवरण प्राधिकरण को भेज दिया गया है।

6.3 जेएनपीटी ने हमारे द्वारा यथा अपेक्षित कोई सूचना नहीं भेजी है। उसके द्वारा दिए गए तर्क पहले दिए गए तर्कों की मात्र पुनरावृत्ति है। इस संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे प्रासंगिक हैं

- (i) पत्तन के लागत विवरणों की समग्र और गतिविधि-वार जाँच की आवश्यकता के बारे में जेएनपीटी को कई बार कहा गया था। जेएनपीटी का यह तर्क सगत नहीं है कि ये विवरण प्राधिकरण को पहले से भेजे गए पिछले 3 वर्ष के लेखा विवरण में उपलब्ध हैं। प्रशुल्क निर्धारण अनुभाषित राजस्व और अगले 2 वर्ष की लागत पर आधारित है। लेखा-विवरण में केवल आकड़ों का लेखा-जोखा है। अपेक्षित सूचना के अभाव में हम जेएनपीटी की अगले 2 वर्ष की समग्र वित्तीय स्थिति का ठीक प्रकार से विश्लेषण नहीं कर सकते, जो प्रशुल्क-वृद्धि के निर्धारण का आधार होगी।
- (ii) रॉयल्टी से हुई आय पर विचार करने के संबंध में जेएनपीटी द्वारा की गई टिप्पणियाँ पहले से कही जा रही बातों की मात्र पुनरावृत्ति है। जेएनपीटी की बहस में कोई तर्कसंगति नहीं है। यह सही है कि जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क वृद्धि के अपने प्रस्ताव के संदर्भ में दिए गए और एनएसआईसीटी द्वारा अभिप्रेषित किए गए रॉयल्टी अदायगी के बारे में हमारे पास उपलब्ध है। परंतु सूचना के इस भाग का लागत-विवरण के अभाव में सार्थक प्रयोग नहीं किया जा सकता। चूंकि रॉयल्टी से हुई आय जेएनपीटी की आय का एक घटक है, इसलिए हमारा सुझाव था कि इसे जेएनपीटी द्वारा तैयार किए जाने वाले लागत विवरण में ही शामिल किया जाए।
- (iii) जेएनपीटी का यह तर्क कि यदि मद विशेष की आय पर विचार नहीं किया जाता है तो तदनुसार खर्च पर भी विचार नहीं किया जाएगा और मद विशेष की आय पर विचार किया जाता है तो तदनुसार खर्च पर भी विचार किया जाएगा, स्वीकार किया जा सकता है क्योंकि यह स्वीकृत लेखा सिद्धांत पर आधारित है। इस प्राधिकरण द्वारा यह सुझाव दिया गया है कि लागत-घाटे के निर्धारण के लिए गतिविधि से संबंधित पूरी आय पर विचार किया जाए, भले ही कुछ आय प्रत्यक्ष रूप से अभिनिर्धार्य खर्च से संबंधित न हो। कटेनर टर्मिनल के प्रचालन के संदर्भ में होने वाली आय की बहुत से मदों पर जेएनपीटी द्वारा विचार नहीं किया गया है। जब कटेनर टर्मिनल के कुल खर्च, प्रचालन और पूंजी, पर विचार किया जा सकता है तो कटेनर प्रहस्तन के संदर्भ में होने वाली सभी आयों पर विचार करना भी असंगत नहीं है।
- (iv) इससे पहले जेएनपीटी ने यह तर्क दिया था कि एकमुश्त लागत विवरण और प्रत्येक सेवा का विवरण प्रशुल्क सशोधन के लागत विवरण प्रस्तुत करने के संबंध में इस प्राधिकरण के मार्गदर्शी सिद्धांतों में उल्लिखित अनुसार बोर्ड के सशोधनों के लिए भेजा गया था। जेएनपीटी ने तर्क दिया है कि वर्तमान प्रस्ताव बोर्ड के सशोधन के लिए नहीं है अपितु केवल कटेनर प्रहस्तन प्रभाषों के लिए है। इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए प्रशुल्क सशोधन प्रस्तावों को प्रस्तुत करने के मार्गदर्शी सिद्धांत सामान्य प्रकृति के हैं। यह प्राधिकरण से प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित प्रपत्र के अनुसार पत्तन न्यास द्वारा दी गई सूचना के संदर्भ में अपनी जाँच सीमित करने की अपेक्षा नहीं की जा सकती। वर्तमान मामले में, गतिविधि-वार लागत विवरणों की जाँच करने के कारणों को अनेक अवसरों पर पहले भी पत्तन को स्पष्ट किया गया था। मांगी गई विशिष्ट सूचना देने की अपनी अनिच्छा के समर्थन में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सामान्य मार्गदर्शी सिद्धांत का उल्लेख करना संदर्भ से परे और अनुचित प्रतीत होता है।

7.1 इस प्राधिकरण ने 27 नवम्बर 2000 को हुई अपनी बैठक में इस मामले पर पुनः विचार किया था। उपर्युक्त पैरा 6.3 में यथा स्पष्ट की गई स्थिति के प्रकाश में प्राधिकरण ने पाया कि इससे प्रस्ताव का उचित रूप से मूल्यांकन संभव नहीं होगा।

हालांकि, यह मामला सूचना के अभाव में बंद करने के लिए उपयुक्त था परंतु प्राधिकरण ने जेएनपीटी को एक माह के भीतर अपेक्षित ब्योरे देने का एक और अवसर देने का निर्णय लिया था।

7.2. तदनुसार, आगे विचार-विमर्श करने के लिए जेएनपीटी से 15 जनवरी 2001 तक अपेक्षित लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। तीव्र प्रतिक्रिया को सुगम बनाने के लिए अपेक्षित सूचना दर्शाने के लिए लागत-विवरण का प्रपत्र भी जेएनपीटी को भेजा गया था।

7.3 अतः जेएनपीटी ने अपने 6 जनवरी 2001 के पत्र द्वारा पत्तन की विभिन्न लागतों के विवरण भेजे और इस प्राधिकरण से इस सदर्भ में अपने प्रस्ताव के अनुमोदन का अनुरोध किया।

8. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र सनघ सूचना के संदर्भ में और अतः जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है

- (i) जेएनपीटी ने फरवरी 2000 में कटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के अपने प्रस्ताव को अनुमोदित करने के लिए इस प्राधिकरण से निवेदन किया था। एनएसआईसीटी ने भी मार्च 2000 में इसी प्रकार की वृद्धि द्वारा एकसमान प्रशुल्को के संशोधन के अपने प्रस्ताव के अनुमोदित करने का इस प्राधिकरण से निवेदन किया था। इस प्राधिकरण द्वारा नवम्बर 2000 में पहले ही एनएसआईसीटी के प्रस्ताव पर निर्णय ले लिया गया था, क्योंकि इसने समय पर सभी अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण दे दिए थे, जिससे उसके प्रस्ताव की उचित रूप से जाँच संभव हो गई थी। जेएनपीटी के मामले में जेएनपीटी से सूचना/स्पष्टीकरण के अभाव में और हमारे द्वारा बार-बार अनुरोध किए जाने और मांगी गई अतिरिक्त सूचना के कारण दिए जाने के पश्चात भी विवरण देने की उनकी अनिच्छा के कारण देरी हुई।

हालांकि सूचना के अभाव के कारण मामले को बंद करने की दुर्भाग्यपूर्ण और अप्रिय स्थितियाँ बन रही थी, तथापि प्राधिकरण ने पत्तन को अपेक्षित ब्योरे देने के लिए पर्याप्त समय देकर जेएनपीटी से सहयोग करने के लिए नरम रुख अपनाया। अतः पत्तन ने अब 7 माह से अधिक बीत जाने के पश्चात हमें मामले पर अंतिम विचार के लिए कार्यवाही करने हेतु सभी अपेक्षित ब्योरे दिए हैं।

- (ii) बहुत-से प्रयोक्ताओं ने प्रशुल्को की समान वृद्धि के लिए जेएनपीटी और एनएसआईसीटी दोनों की प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देने के लिए निजीकरण के उद्देश्य को निरस्त कर असाधारण संयोग के रूप में समानान्तर और एकसमान कार्यवाई करने को कहा है। हालांकि यह सोद्देश्य संयोग नहीं है तथापि यह घटना उन एकाधिकारवादी स्थितियों को दर्शाती है जो निजीकृत, प्रतिस्पर्धा के वातावरण में भी उद्भूत हो सकती हैं; और किसी तीसरे तटस्थ पक्ष द्वारा प्रशुल्कों के विनियमन की आवश्यकता को बल प्रदान करती है।

जो भी हो, प्रशुल्क निर्धारण के सबंध में प्राधिकरण का दृष्टिकोण पारदर्शी है और उल्लिखित प्रक्रिया और सिद्धांतों का अनुसरण करता है। एनएसआईसीटी में प्राप्त की जा रही लागत-स्थिति और अन्य सगत मुद्दों के सदर्भ में एनएसआईसीटी के प्रस्ताव पर पहले ही निर्णय ले लिया गया है। जेएनपीटी के प्रस्ताव को उपर्युक्त उप पैरा (i) में दिए गए कारणों से वापस भेज दिया गया था। जहाँ तक प्रशुल्क वृद्धि पर प्राधिकरण के निर्णय का सबंध है, एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के प्रशुल्क प्रस्तावों में कोई अंतर्सम्बंध नहीं है; वे केवल दो टर्मिनलों पर उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं की तत्संबन्धी लागतों से संबंधित हैं।

- (iii) जेएनपीटी में खाली कटेनरों के प्रहस्तन प्रभार लदे हुए कटेनरों के बराबर विधार्जित करने का प्रस्ताव किया है। इस कथन के समर्थन में उन्होंने तर्क दिया है कि लदे हुए और खाली कटेनरों के प्रहस्तन में कार्य एकसमान प्रयत्न करना पड़ता है और इसलिए दरे भी एकसमान होनी चाहिए। उन्होंने यह भी कहा है कि यदि दरो में अन्तर समाप्त नहीं किया जाता है तो लदे हुए कटेनरों की प्रति-सम्बन्धी खाली कटेनरों से अधिक होगी।

यहाँ यह उल्लेखनीय होगा कि जेएनपीटी पर कटेनरो के प्रहस्तन के एकमुश्त प्रभारों में कार्गो पर घाट-शुल्क भी शामिल है। इसके अतिरिक्त, जब कटेनरो पर कार्गो लादा जाता है तो पत्तन के उपनिहिती के रूप में सुष्का और पहरा एवं निगरानी सुविधाएँ प्रदान करनी होती हैं। हालांकि कटेनरबंद कार्गो प्रत्यक्ष रूप से प्रहस्तित नहीं किया जाता है परंतु यह बहुत-सी कोशिशें करने पर कटेनर के साथ हुक-केन्द्र और बार्ड पर प्रहस्तित किया जाता है। यदि कटेनर के अंदर के कार्गो की उपेक्षा की जाती है तो एकमुश्त प्रहस्तन प्रभारों को डॉल्सर मूल्य-वर्ग में देने की माँग की जा सकती है। प्राधिकरण की कथित योजना सासर मूल्य-वर्ग में कार्गो सबंधी प्रभारों के विरुद्ध रही है। अतः खाली और लदे हुए कटेनरो के प्रभारों को एकसमान करने का जेएनपीटी का प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं पाया गया है।

संयोगवश एनएसआईसीटी ने भी कटेनर प्रहस्तन प्रभारों के सशोधन के अपने प्रस्ताव में ऐसी ही व्यवस्था का प्रस्ताव किया था। उस मामले में भी प्राधिकरण ने प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए खाली और लदे हुए कटेनरो को एकसमान मानने के प्रस्ताव को उपर्युक्त उल्लिखित कारणों से ही रद्द कर दिया गया था।

- (iv) जेएनपीटी ने प्रारम्भ में नियोजित पूँजी पर 18% प्रतिलाभ देने पर विचार किया था। भारत सरकार द्वारा पत्तन न्यासों को उपलब्ध कराए गए ऋण पर 13.5% की वर्तमान ब्याज दर और नियत दो आम्नापक में से प्रत्येक के लिए 3% के योगदान पर विचार करके 19.5% आरओसीई का परिकलन किया गया है। वास्तव में प्राधिकरण द्वारा 19.5% आरओसीई की स्वीकृति वित्तीय वर्ष 2000-01 के दौरान उसके द्वारा अनुमोदित महापत्तन न्यासों के सभी प्रशुल्क सशोधन प्रस्तावों के मामले में दी गई थी। जेएनपीटी द्वारा अब दिए गए सशोधित लागत विवरण में इसने 19.5% आरओसीई पर विचार किया है। इस परिप्रेक्ष्य में अंगीकृत आरओसीई अधिक होने के बारे में कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्ति निराधार है और अस्वीकार्य है।

- (v) करमाहोम सम्मेलन ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनाए गए 'लागत जमा' दृष्टिकोण के संबंध में अपना मत प्रकट किया है। प्राधिकरण निष्पादन आधारित दृष्टिकोण अपनाने पर सार्वजनिक पत्तनों से होने वाली कठिनाइयों को जानता है।

आश्चर्य है कि रॉयल्टियों के बोझ से दबे, पट्टे के अधिकारों की विरोधी अपेक्षा के कारण प्रतिबाधित और नियामक क्रियाविधि से बंधे कई निजी टर्मिनल प्रचालकों में भी निष्पादन आधारित प्रशुल्कों के बारे में कोई उत्साह दिखाई नहीं देता। हर मामले में, सक्रमणचरण में, प्रशुल्क निर्धारण में लागत जमा पद्धति अदल-बदल सिद्धांत की आवश्यकता के सर्वाधिक अनुरूप है। उल्लेखनीय है कि जटिलताओं और पत्तनों द्वारा अपनाई गई प्रहस्तन की विभिन्न पद्धतियों के कारण विभिन्न प्रचालनों की मानक लागतें अभी तक तैयार नहीं की गई हैं। इसके अलावा महापत्तन न्यासों के मामले में सभी लागतें, विशेषतः कर्मचारी लागतें, उनके नियंत्रण में नहीं हैं। तथापि, प्राधिकरण लागत अनुमानों की पूरी तरह से जाँच कर रहा है और जहाँ कहीं आवश्यक था, प्रशुल्क वृद्धियों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए उपयुक्त स्तर तक खर्च में कमी की है।

- (vi) आईएनएसए और एससीआई ने दुबारा तटीय कार्गो को रियायत देने का मुद्दा उठाया है। जेएनपीटी ने भी इस रियायत का समर्थन किया है। इस मुद्दे पर पहले भी प्राधिकरण द्वारा उसके बहुत-से पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में विस्तार से विचार किया गया था। इस रियायत का सुझाव देने वाले पत्तनों को सुझाव दिया जाता है कि वे सभी पत्तनों के समन्वित मत के लिए भारतीय पत्तन संध (आईपीए) के मध्य पर इस मुद्दे पर चर्चा करें।

हाल ही में आईपीए ने अपने सर्वसम्मति से किए गए निर्णय में कहा है कि कार्गो सबंधी प्रभारों में रियायतों का विस्तार अपेक्षित नहीं है। अपनी पिछली बैठक में इस विषय पर विचार करते हुए प्राधिकरण ने भी महसूस किया कि आईपीए की ओर से प्रकट की गई सर्वसम्मति राय की उपेक्षा नहीं की जा सकती। चूँकि इस मामले के नियमन में कोई असाधारण बात दिखाई नहीं पड़ती और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि स्वयं प्राधिकरण प्रति-संक्षिप्ति के पक्ष में नहीं है, इसने पहले ही महापत्तनों के माध्यम से जाने वाले तटीय

कार्गो के कार्गो सब्धी प्रभासो मे रियायते नही देने का निर्णय ले लिया था। ऐसी स्थिति मे, आगे किसी भी विचार के लिए इस मुद्दे को पुनर्जीवित करने की कोई आवश्यकता नही है। किसी भी मामले में यह मुद्दा केवल जेएनपीटी और कटेनरो तक ही सीमित नहीं किया जा सकता बल्कि सभी महापत्तनो और तटीय गतिविधि मे शामिल सभी वस्तुओ पर इसका प्रभाव पड़ेगा।

(vii) बहुत-से प्रयोक्ताओ ने यातायात के वास्तव में कम होने पर भी अतिरिक्त पूजी खर्च की घटना की ओर ध्यान आकृष्ट किया है। महापत्तनो द्वारा किए गए निवेश प्रशुल्क निर्धारण के समय सगी निर्विवाद तथ्य के रूप में प्राधिकरण के समक्ष आते हैं। जब पत्तन न्यास द्वारा किए गए कुछ व्यर्थ पूजी खर्चों की वसूली प्रशुल्क के माध्यम से करने की भाग की गई तो प्राधिकरण को इस मुद्दे पर टिप्पणी करने का अवसर मिला। जब तक प्राधिकरण को पत्तनो के निवेश प्रस्तावों की जाँच करने का अधिकार नहीं होगा और सरकार द्वारा अनुमोदन देने से पूर्व कम से कम उससे विचार-विमर्श नहीं किया जाता तब तक इस असंगत स्थिति को ठीक नहीं किया जा सकता।

(viii) एमएएनएसए और करमाहोम सम्मेलन ने विशेष रूप से यह आरोप लगाया है कि जेएनपीटी का वृद्धि-दर का प्रस्ताव यातायात के विपथगमन के कारण हुए नुकसानो की भरपाई के लिए है। यथार्थतः इस तथ्य और एनएसआईसीटी के आगमन के पश्चात जेएनपीटी पर कटेनर प्रहस्तन की अभिकल्पित क्षमता का उपयोग करने के तथ्य के मद्देनजर प्राधिकरण जेएनपीटी को सुझाव देता है कि एनएसआईसीटी से प्राप्त होने वाली रॉयल्टी की लागत विवरण में गणना करे जिससे अतिम अधिशेष/घाटे की स्थिति का परिकलन किया जा सके। बहुत सीमा में रॉयल्टी आय को शामिल करने से यातायात के विपथगमन के कारण होने वाले नुकसान की भरपाई होती है और जेएनपीटी के बकाया यातायात पर बोझ कम होता है।

(ix) जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/उसके द्वारा तैयार लागत विवरणो के संशोधनो की आवश्यकता के कारणो पर पहले ही उपर्युक्त पैरा 5 और 6 में विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। जेएनपीटी ने अब (i) पूरे पत्तन; (ii) कटेनर प्रहस्तन सुविधाओ; (iii) बल्क प्रहस्तन सुविधाओ; और, (iv) सपदा के संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं।

'कटेनर प्रहस्तन गतिविधि' के संशोधित लागत विवरण मे जेएनपीटी ने आय की मुख्य चार मदो (i) एनएसआईसीटी द्वारा देय रॉयल्टी (ii) विराम समय प्रभार (iii) सीएफ से कटेनरो के हटाने पर एजेसी द्वारा किए गए भुगतान और बिजली एवं मानीटरम प्रभार शामिल किए हैं जिन्हे उसने पहले छोड़ दिया था।

(x) जेएनपीटी द्वारा अब प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरणो की जाँच से निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है -

(क) 1999-2000 की आय और व्यय के ऑकड़ो में कुछ विसंगतियाँ हैं। एफ एण्ड एम आय की निम्नलिखित मुख्य मदो (i) आवाजाही में कमी पर शास्ति (1773.50 लाख रुपए), (ii) विविध

(781.20 लाख रुपए) पर विचार नहीं किया गया है। इन मदों को हिसाब में लेना अनिवार्य है, क्योंकि इसमें शामिल राशियाँ काफी अधिक हैं। पहले मामले में, यदि आवाजाही गारंटी को पूरा करने के कारण कोई शास्ति नहीं है तो वहाँ समानुपातिक घाट-शुल्क आय अवश्य होनी चाहिए।

- (ख) 2000-01 और 2001-02 के यातायात अनुमानों को जिनके आधार पर लागत विवरण तैयार किए गए हैं, नहीं दर्शाया गया है।
- (ग) 2001-02 की अनुमानित प्रवासन लागतें 2000-01 से लगभग 16% अधिक हैं। पिछले अनुमान में पत्तन में पिछले वर्ष की मूल्य-वृद्धि दरों के आधार पर लगभग 7% वृद्धि कल्पित की थी। अब कल्पित अधिक वृद्धि के कारणों को स्पष्ट नहीं किया गया है।
- (घ) विचार किए गए ऋणों पर देय ब्याज पत्तन द्वारा पहले दी गई पुर्नभुगतान अनुसूची में निर्दिष्ट आकड़ों से अधिक है।
- (ङ) 2001-02 का मूल्य-ह्रास कटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए निर्धारित मूल्य-ह्रास में की गई भारी वृद्धि 2000-01 की अपेक्षा 16% अधिक है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि उस वर्ष के दौरान कुछ कटेनर प्रहस्तन उपस्कर शामिल किए जाने का प्रस्ताव है; इसके अलावा, 2000-01 और 2001-02 में उपस्कर के किराया प्रभार भी पर्याप्त रूप से बड़े हुए दिखाए गए हैं। जब इस समय यातायात कम हो रहा है तो उपस्कर लगाने के कारणों को स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। यदि यातायात बढ़ने का अनुमान है तो इसे आय के अनुमानों में भी दिखाया जाना चाहिए।
- (च) कटेनर प्रहस्तन गतिविधि में पूर्वानुमानित 2000-01 और 2001-02 की विराम-समय आय 1999-2000 से बहुत कम है।
- (छ) लागत की पृथक मद के रूप में और दुबारा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के भाग के रूप में दो बार ऋणों पर ब्याज पर विचार किया गया है। ऐसी दोहरी गणना के प्रभाव को निरस्त करना आवश्यक है।
- (ज) एफ और एम खर्च के अधीन, पिछली अवधि (1149 लाख रुपए) 1999-2000, 2000-01 और 2001-02 के मूल्य-ह्रास पर विचार किया गया है। यह सरकार द्वारा निर्दिष्ट परिसंपत्ति के अनुमानित कार्य-काल में सशोधन के कारण पिछली अवधि की मूल्य-ह्रास देयता का भाग है। पत्तन द्वारा यह एक समय की देयता एक वर्ष की गणना के स्थान पर 5 वर्ष के लिए है। आवश्यक प्रभारों के सशोधन की सीमा पर विचार करते समय इसे छोड़ दिया जाएगा। इस प्रकार पेतन सशोधन के कारण प्राप्त होने वाली मजदूरी बकाया पर देयता को भी शामिल न करना आवश्यक है। अनुमान में शामिल मजदूरी बकाया के प्रावधान के बारे में ज्ञात नहीं है।

- (xi) उपर्युक्त उप पैरा (x) (घ) के अधीन यथा उल्लिखित ऋणों पर ब्याज की दोहरी गणना के प्रभाव के निरसन मात्र से पूरे पत्तन का एकमुश्त लागत विवरण 2000-01 के लिए 3873.98 लाख रुपए अथवा 11.24% घाटा और 2001-02 के लिए 796.81 लाख रुपए अथवा 1.91% मामूली अधिशेष दर्शाता है। चार गतिविधियों द्वारा स्पष्ट अधिशेष/घाटा निम्नलिखित है

	2000-01		2001-02	
	(रुपये लाखों में)	(प्रतिशत में)	(रुपये लाखों में)	(प्रतिशत में)
(i) कटेनर प्रहस्तन	(+) 100.66	(+) 0.65%	(+) 1976.20	(+) 10.39%
(ii) बल्क कार्गो प्रहस्तन (-)	10145.75	(-) 353.66%	(-) 9196.93	(-) 274.10%
(iii) मैरिन	(+) 4681.45	(+) 39.07%	(+) 6244.92	(+) 41.87%
(iv) परिसंपत्ति	(+) 1069.67	(+) 23.61%	(+) 1272.64	(+) 28.25%

- (xii) यदि पूर्ववर्ती अवधि का मूल्य-हास को शामिल नहीं किया गया है और (क) आयाजाही में कमी पर शास्ति और (ख) ऋणों की आय पर उपर्युक्त उप पैरा (x) (क) और (ज) में यथा उल्लिखित के अनुसार विचार किया जाता है तो पूरा पत्तन 2000-01 के लिए 7.90% घाटा और 4.66% अधिशेष दर्शाएगा। इस आधार पर तैयार किए गए सशोधित लागत विवरण परिशिष्ट-I और II के रूप में सलग्न है।

- (xiii) कटेनर प्रहस्तन गतिविधि राजस्व अधिशेष गतिविधि है। इसके अलावा समग्र पत्तन स्थिति केवल मामूली घाटे को दर्शाती है। यह घाटा भी बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के अधीन होने वाले भारी घाटे के कारण हुआ है। इस स्थिति के मद्देनजर स्पष्ट है कि इस प्राधिकरण को लगता है कि जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कटेनर प्रहस्तन प्रभासों में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है।

वास्तव में, यदि प्रति-सम्बिद्धि को पूरी तरह से निरस्त कर दिया जाए तो कटेनर प्रहस्तन गतिविधि के प्रभासों को कम करने के आधार बन सकते हैं। अतः प्राधिकरण को प्रति-सम्बिद्धि के पूर्णतः निरसन पर अंतिम निर्णय लेना होगा। ऐसा होने पर भी प्राधिकरण पहले ही अधिशेष गतिविधियों में आगे और कोई प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दिए बिना प्रति-सम्बिद्धि की सीमा को वर्तमान स्तर तक शामिल करने का निर्णय ले चुका है। यही दृष्टिकोण ऐसे अन्य सभी महापत्तनों के मामले में भी अपनाया गया है, जिनके कुछ समय पहले प्रशुल्क सशोधनों के आदेश दिए गए थे। इस दृष्टिकोण के अनुसार, जेएनपीटी पर बिना किसी वृद्धि के वर्तमान कटेनर प्रहस्तन प्रशुल्क ही जारी रहेगा।

- (xiv) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी की बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में भारी ह्रास हो रहा है। पत्तन के लिए यह उचित एवं उपयुक्त होगा कि वह समग्र स्थिति की समीक्षा करे और बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभासों के पुर्ननिर्धारण तथा अन्य गतिविधियों के प्रशुल्कों को युक्तिसंगत बनाने के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करे। प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन को उपयुक्त अनुदेश जारी करता है।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण अपने कटेनर प्रहस्तन प्रभासों में वृद्धि के जेएनपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार करता है।

एम. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]



## जेएनपीटी का संशोधित एकमुश्त लागत ब्यौरा

अतिरिक्त-1

मद	मिलियन टन	1999-00	2000-01	(रुपये लाखों में) 2001-02
यत्नायात		10.804	11.408	12
<b>प्रचालन आवक</b>				
बल्क प्रहस्तन और भंडारण प्रभार		5,069.61	2,868.75	3,355.25
कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण प्रभार		18,341.51	15,398.63	19,017.91
पतन और डोंक प्रभार		9,224.83	11,928.85	14,911.48
संपदा किराया		4,115.00	4,275.56	4,505.68
रेलवे आय		0.00	0.00	0.00
<b>कुल प्रचालन आवक</b>		<b>36,750.95</b>	<b>34,471.79</b>	<b>41,790.32</b>
<b>प्रचालन खर्च</b>				
बल्क प्रहस्तन और भंडारण		2,207.76	1,922.42	2,054.75
कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण		7,490.07	8,076.62	9,154.90
पतन और डोंक सुविधाएँ		5,045.77	3,842.17	5,010.14
किराये पर ली गई भूमि और भवन		974.43	1,050.12	1,075.11
रेलवे कर्म्य		124.51	125.00	125.00
मूल्य-हास		3,910.73	4,029.11	4,478.11
उप जोड़		19,753.27	19,045.44	21,898.01
प्रबंधन और सामान्य प्रशासन		2,979.52	3,260.19	3,332.25
<b>कुल प्रचालन खर्च</b>		<b>22,732.79</b>	<b>22,305.63</b>	<b>25,230.26</b>
<b>प्रचालन अधिशेष</b>		<b>14,018.16</b>	<b>12,166.16</b>	<b>16,560.06</b>
<b>वित्तीय और विविध आवक (ब्याज के अतिरिक्त)</b>		<b>3,507.15</b>	<b>1,133.00</b>	<b>1,920.75</b>
रॉयल्टी		657.04	358.00	1,145.75
नीलामी बिक्री		250.58	100.00	100.00
अवतरण प्राप्त		44.83	50.00	50.00
आवाजाही में कमी पर शास्ति		1,773.50	500.00	500.00
विविध		781.20	125.00	125.00

(1)	(2)	(3)	(4)
वित्तीय और विविध खर्च (ब्याज को छोड़कर)	1,367.83	1,451.48	1,451.85
पूर्विक अवधि मूल्य-ह्रास एक्स	1,149.00	1,149.00	1,149.00
बोनस/पीएलसी	68.37	71.50	71.47
उपदान	84.12	154.69	151.38
अवतरण खर्च	66.34	76.29	80.00
<b>ब्याज पूर्व निवल अधिशेष/(घाटा)</b>	<b>16,157.48</b>	<b>11,847.68</b>	<b>17,028.98</b>
कर्जों पर ब्याज	13,161.10	13,839.35	13,456.68
नियोजित पूंजी	83,456.00	80,623.89	83,241.78
नियोजित पूंजी पर प्रति-लाभ	3,112.82	1,882.31	2,775.47
<b>ब्याज और प्रतिलाभ के परचाव निवल अधिशेष/(घाटा)</b>	<b>-116.44</b>	<b>-3,873.98</b>	<b>796.81</b>
प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	-0.32	-11.24	1.91
पीपीडी रहित ब्याज और प्रतिलाभ के परचाव निवल अधिशेष/(घाटा)	1,032.56	-2,724.98	1,945.81
प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	2.81	-7.80	4.66
<b>प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में औसत अधिशेष/घाटा</b>		<b>-1.62</b>	

**प्रपत्र-III - कंटेनर प्रहस्तन सुविधा हेतु जेएनपीटी का संशोधित  
लागत व्यौरा (रुपये लाखों में)**

	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02
यह्नयता लाख टीईयू में रेस्टो के अतिरिक्त	4.91	6.62	5.36	4.9	6.17
प्रचलन आय - प्रहस्तन आय					
प्रहस्तन प्रभार	12,668.62	16,655.01	14,124.06	13,308.56	16,473.22
रेस्टो और बंद कंटेनर	494.86	573.67	300.00	319.86	351.80
निष्कल प्रहस्तन आय	13,163.48	17,228.68	14,424.06	13,628.42	16,825.02
कंटेनर विराम समय प्रभार	5,001.95	4,467.77	2,896.86	994.35	1,267.94
प्रशिक्षण विप्लवी और मनीटरन	463.08	780.31	404.27	270.11	337.64
कंटेनरों के सीरफ से हटाने के लिए एजेंसी द्वारा दी गई राशि	154.71	188.93	169.31	188.26	235.33
अमानक कार्यों से आय	414.66	434.32	443.86	312.49	346.98
विधिय प्रभार	33.09	12.59	3.16	5.00	5.00
<b>कुल प्रचलन आय</b>	<b>19,230.97</b>	<b>23,112.60</b>	<b>18,341.52</b>	<b>15,398.63</b>	<b>19,017.91</b>
<b>प्रचलन लागत</b>					
विजली/ईंधन और पानी की आपूर्ति	497.61	640.23	760.82	747.90	897.40
सामान का उपभोग	209.71	206.96	226.11	183.50	168.50
मरम्मत और अनुसूचना	169.36	10.66	8.20	31.80	36.50
फुटकर कार्य	21.46	11.34	18.16	14.00	17.00
उपस्कर किराये पर लेना***	0.00	814.28	680.90	841.94	1,311.55
घाट/यार्ड क्रेनों को किराये पर लेना	4,724.69	4,456.18	4,690.80	5,007.00	5,307.42
कर्मचारियों का पारिश्रमिक**	506.46	638.55	786.81	845.79	895.65
कर्मचारी कल्याण और अन्य	34.02	30.53	42.35	141.59	246.20
प्रशासनिक और सामान्य खर्च	0.12	0.21	0.00	0.00	0.00
प्रिंटिंग और स्टेशनरी	2.86	6.24	12.44	2.35	2.35
डाकघर, तार, दूरभाष और टेलीक्स	0.12	0.14	4.51	5.05	5.05
बीमा	7.03	5.31	6.01	0.00	0.00
विधिक और व्यावसायिक प्रभार	2.95	9.45	3.90	23.42	35.00

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
प्रशिक्षण खर्च	0.75	1.96	1.31	0.00	0.00
अन्य सामान्य खर्च	59.38	59.11	62.10	62.28	62.28
उप-जोड़	6,236.52	6,891.15	7,304.42	7,908.62	8,984.90
मूल्य-हास	982.89	922.05	954.08	1,052.08	1,465.08
इंजीनियरिंग सेवाएँ	186.96	108.30	166.09	150.00	150.00
स्टोर (भंडार)	35.00	34.03	14.60	15.00	15.00
विविध	9.32	5.52	4.96	5.00	5.00
कुल प्रबंधन खर्च	7,450.69	7,961.05	8,444.15	9,128.70	10,619.98
रीचरटी में से आवक को घटाकर	720.00	0.00	157.04	358.00	1,040.00
नीलागी भिन्नी में से आवक को घटाकर	241.74	196.30	250.58	100.00	100.00
पूर्विक अवधि को मूल्य-हास	2.00	71.00	63.00	63.00	63.00
उत्प्रेषण से सम्बद्ध कोनस	32.32	32.62	31.75	34.73	34.72
पेशान्/उपदान्/भविष्यनिधि	32.55	40.41	39.06	75.15	73.54
आवंटित प्रबंधन और प्रशासन खर्च	912.25	1,108.11	1,238.57	1,572.97	1,625.33
कुल खर्च (ब्याज के अतिरिक्त)	7,468.07	9,016.89	9,408.91	10,416.55	11,276.57
ब्याज से पूर्व निवल अधिलेख	11,762.90	14,095.71	8,932.61	4,982.08	7,741.34
ब्याज	2,244.00	2,430.00	4,049.00	4,257.00	4,141.00
ब्याज के परचाव निवल अधिलेख/घाटा	9,518.90	11,665.71	4,883.61	725.08	3,600.34
नियोजित पूंजी	24,988.00	24,977.00	24,554.00	25,032.82	29,564.84
19.5% ब्याज की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिवर्ष	2,628.66	2,440.52	739.03	624.42	1,624.14
ब्याज और प्रतिवर्ष के परचाव निवल अधिलेख/(घाटा)	6,890.24	9,225.20	4,144.58	100.66	1,976.20
प्रचालन आवक के प्रतिवर्ष के रूप में निवल अधिलेख/(घाटा)	35.83	39.91	22.60	0.65	10.39
2000-01 और 01-02 का औसत प्रतिवर्ष				5.52	
पीआई रहित ब्याज और प्रतिवर्ष के परचाव निवल अधिलेख/(घाटा)	6,892.24	9,296.20	4,207.58	163.66	2,039.20
प्रचालन आवक के प्रतिवर्ष के रूप में निवल अधिलेख/(घाटा)	35.84	40.22	22.94	1.06	10.72
2001-01 और 01-02 का औसत प्रतिवर्ष				5.89	

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 30th March, 2001

**No. TAMP/20/2000-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for revision of container handling charges, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/20/2000-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 28th day of March 2001)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of Container Handling Charges.

2. The JNPT has proposed an increase of container handling rates by 30%; and, has given the following grounds for its proposal:

- (i). The tariff for all the services rendered by the Port was last revised with effect from 19 March 1997 with the approval of the Ministry of Surface Transport. About three years have passed since the last revision and it is now time to review the tariff.
- (ii). Since the last revision, the cost of handling containers has considerably gone up. In order to cover the increase in the cost of handling containers and obtain an adequate return on capital employed, the container handling charges have been reviewed and proposed to be increased.
- (iii). Although to meet the deficit, the cost-increase warrants about a 37% increase in the tariff, it has been proposed to limit the increase to only 30% considering the difficulties likely to be faced by the trade.
- (iv). The proposal is for an increase in rates for normal and reefer containers, hazardous containers and over dimensional containers. It is not proposed to increase the tariff for transshipment containers so as to attract shipping lines to use the JN Port as a hub-port instead of other ports in neighbouring countries.
- (v). Tariff for electricity consumption and monitoring of reefer containers is also not proposed for revision.
- (vi). The Port's existing tariff provides lower handling charges for empty containers. Considering the fact that the efforts required for handling loaded and empty containers are practically the same, however, it is proposed to prescribe the same rate for both loaded and empty containers.

2.2. The Board of Trustees of the JNPT approved the proposal in its meeting held on 28 January 2000.

3.1. The proposal of the JNPT was circulated among various Port users/representative bodies of Port users for comments. The comments received from them are summarised below:

**Nhava Sheva International Container Terminals Limited (NSICT)**

The tariff proposal of the JNPT is justified.

**M/s. Maersk India Limited**

- (i). Empty containers shall not be treated on par with loaded containers. Matching the rates for handling empty and full containers will result in a 56% increase in the unit rate for empty

containers and not an increase of 30% as envisaged; and, an increase of 56% is unacceptable.

- (ii). The average inflation for the period after last revision works out to 5.50% only and not 7.02% which is based on the average from the period from 1994-95 to 1998-99. In the present proposal an average increase of 33% is proposed. This effectively works out to nearly 11% increase in rates per annum which is higher than the average inflationary increase of 7.02% for the last five years.
- (iii). The increase in employee cost works out to 41.64% which, in our opinion, is excessive.
- (iv). There is no proposal for rate-increase for bulk cargo due to given competition from other ports. It is our fear that the JNPT is cross-subsiding the bulk handling by increasing the rates for container handling which will benefit the NSICT as there will be no loss on handling bulk cargo by them.
- (v). Additional capital expenditure of Rs.3,500 lakhs in 2000-01 and a similar amount in 2001-02 need justification especially when there is no substantial increase in traffic. This will increase the depreciation and interest burden on the port.
- (vi). In spite of the increase in rates, there is no assurance from the JNPT about productivity.
- (vii). There is an increase of 6% between the estimated volumes for 2000 and the actuals. This will result in higher net earnings, change the projections for the next two years also increase the profitability.
- (viii). While arriving at the gross income the JNPT has not considered income through royalties from the NSICT.
- (ix). In our opinion, the rate increase proposed is not based on sound assumption and workings. It will have an adverse impact on the shippers/consignees as the shipping companies will force to pass on the additional burden to the customers.

#### **The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

An increase of 30% of the charges by both the NSICT and the JNPT is unjustified for the following reasons:

- (i). There is a tremendous increase in the number of containers handled at the JNPT over the past 3 years with a minimum growth rate of 30%. The number of containers handled by the NSICT over the last 9 months is almost equal to the number of containers handled by the JNPT. So, any increase of tariff is unjustified keeping in mind the cost savings and price benefits that are derived by the operators due to volume leverage.
- (ii). By simple logic, the charge for each and every operation cannot be increased by 30%.
- (iii). Despite a hike in diesel and other operating costs, the small transporters and contractors, who supply container handling equipment and trailers have not increased their tariffs by more than 10% whereas large contractors who have huge overheads but handle larger volumes have increased their tariff by barely 5% to 7%.
- (iv). Terminal Operators have never given their own contractors a one time increase of 30% irrespective of the number of years after which their contracts are renewed.

- (v). 40% of the existing THC is being recovered in excess from the trade by the Shipping companies towards container handling costs. A further hike in container handling cost will only result in escalation of THC.

**The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The proposal is for automatic rate increase without apparently any consideration being given to measures that can be taken to reduce internal cost and to improve productivity.
- (ii). CSLA welcomes the decisions that transshipment cargo will not attract increases. But, this alone will not materially affect the attractiveness of the JNPT as a whole as a hub port. This requires procedure simplification, draft availability, comparable port charges, etc.
- (iii). An 18% return on capital employed appears to be too high. The cost of borrowing is 8% below this and the return should be suitably adjusted. Likewise, the interest rate used is much higher.
- (iv). The profitability should be restated using actuals for 1999-2000 as base instead of estimates (JNPT has estimated a traffic of 5,13,246 TEU for 1999-2000; however, actual traffic is 5,44,524 TEU).
- (v). Revenue from lease rentals received by the JNPT from private yards, shut-out charges, restow charges, hatch cover shifting charges, container storage charges and royalty from the NSICT appear not to have been included in the operating income.
- (vi). The increase in employee cost is substantial. The inflation over the period 1997-99 shows that at the most it was 5.5%. The present proposal is above the average annual inflation for the last three years.
- (vii). Despite the fact that volumes are not growing, capital expenditure is envisaged.
- (viii). The JNPT is not giving any assurance about productivity. The shipping lines are being asked to pay the same rate at the JNPT for service levels which are half those at the NSICT. Any rate increase must be tied to productivity guarantees.
- (ix). There is no proposal to increase rates in the bulk sector. This gives rise to the fear that the JNPT is subsidising its bulk operation by increasing container handling rates which will help the NSICT.
- (x). Empty containers can not be treated on par with loaded containers. Matching the rates for handling empty and full containers will result in a 56% increase in the unit rate for empty containers and not an increase of 30% as envisaged.
- (xi). Despite the fact that the JNPT do not stack hazardous containers separately, a premium over general cargo is charged for them which is unjustified. To increase the premium further is wholly unwarranted.
- (xii). The JNPT charges a premium on 40' containers when the work done to handle a 40' is largely the same when lifting as the work done for a 20'. This should be reviewed.
- (xiii). Five empty flat racks in one bundle should be charged for one unit.

**Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)**

- (i). A 30% increase in tariff is too high when the average rate of inflation for the last three years is only about 5.5% per annum.

- (ii). Ports are high capital intensive projects and have long gestation periods. One must not expect a return of 18% on capital employed. It may be limited to 12%.
- (iii). Capital employed has been taken by the JNPT to be the gross investment the port has made on the fixed assets for container operations and also 50% of investment in Township and Railways. In our opinion, the capital employed on which the return is sought shall be the equity or the investment Government has deployed for the JNP project.
- (iv). The JNPT's own figures show that 30% demand is exorbitant. There are still anomalies in the working cost statement.
- (v). The JNPT's logic for having a common rate for empty and loaded container is incorrect. Transporting containers by trailers, the rates paid by the JNPT itself for empty / loaded to its sub-contractors are different.
- (vi). There is no justification for increase in the rate for hazardous containers when no additional cost is incurred by the Port.
- (vii). Pricing is generally based on an optimum level of business operation. The JNPT has lost business during 1999-2000, which has affected its profitability. If the financial loss is due to loss of business, then it can not be recouped by increase in tariffs on the business left with the JNPT.
- (viii). The JNPT's logic for having a common rate for empty and loaded containers is not correct.
- (ix). It is not clear whether lease rentals, shut-out charges, restow charges, royalty from NSICT, etc., have been considered by the JNPT in its profitability analysis as these form part of the container division's revenue.

#### **The Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). The port has not given any consideration to measures that can be taken to reduce internal cost and to improve productivity. In terms of productivity the port is lagging way behind the NSICT terminal which is attracting major carriers away from the JNPT.
- (ii). Any increase in the JNPT tariff will be like handing over increased revenue for the NSICT on a platter and thus increase profits to a foreign terminal operator.
- (iii). Any increase in tariff will have to be automatically passed on to the trade in terms of increased THC which at the present times it can ill afford.
- (iv). The decision not to increase transshipment charges is appreciable. However, a lot more needs to be done to make the port a transshipment hub.
- (v). Return on capital employed must be calculated before interest and not after.
- (vi). The target of a return of 18% on capital employed is high. The cost of borrowing today is 8% and the ROCE is to be adjusted accordingly.
- (vii). The interest rate used is not stated by the port. On analysis it varies from 17% to 13.98% for the period 1999-2000 – 2001-2002 which is on the high side.
- (viii). The profitability of the port is understated by taking into account the estimated volume of traffic for 1999-2000, which is to be corrected.



- (ix). Some of the revenues accruing to the port for container related activities have not been included.
- (x). While capital cost have been included under one heading, the cost categories in this heading have not been specified.
- (xi). The CSLA's comments relating to employees' cost, inflation, cross-subsidy, productivity, increase in rate for empty containers, hazardous cargo and premium on 40' are reiterated.

#### **Karmahom Conference**

- (i). Approval of tariff revision will only be prospective with a clearly defined implementation date, allowing sufficient time for Lines to apprise their customers of the revised level of charges.
- (ii). The net surplus has come down during the year 1999 - 2000 mainly due to reduced traffic. Augmenting lower revenue by increasing the handling charges tantamounts to rewarding inefficiency.
- (iii). The implication of a simultaneous proposal by the NSICT to increase its container handling charges will be killing competition thus denying the trade a cheaper alternative nearby port.
- (iv). The entire proposal for upward revision of rates is based on the cost plus formula which has been abolished by the Government of India.
- (v). Karmahom conference has also given similar comments on traffic projection with reference to the actuals, omission of certain income, high employee cost, high interest rate, capital expenditure low productivity without any improvements, cross-subsidisation, empty / laden containers cost, etc., as given by the CSLA and the SCI.

#### **The Western India Shippers' Association (WISA)**

The WISA fully endorses the views / comments of the BCHAA.

#### **Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). There is a substantial under statement in the projected and revenue figures which appear not correctly reflecting the entire picture. Royalty received from the NSICT and berth hire received from container ships and various other charges are not disclosed.
- (ii). An ROCE of 18% is exorbitantly high. It should be reduced to a maximum of 8%.
- (iii). The JNPT should also recognise the advantage gained due to depreciation in value of rupee for items of revenue for which dollar denomination are being used.
- (iv). The JNPT should tighten up on capital expenditure and consolidate its position by high profile marketing and take steps to improve productivity and throughput and reduce handling cost.
- (v). Cross-subsidisation needs to be rationalised. Rates for empties should be lower than those for loaded containers.
- (vi). Container tariff for coastal containers needs to specifically prescribed on the same lines as concessional vessel-related charges.

**The Bombay Stevedores' Association Limited**

No comments to offer.

3.2. A copy each of the comments received from the users was sent to the JNPT as feedback information. The JNPT has furnished its comments on the objections raised by the various users vide its letter dated 30 May 2000.

3.3. The salient points stressed by the Port are as follows:

- (i). The equipment, space and effects required as also the cost incurred for loading and unloading empty containers are the same as those for loaded containers. There is really no reason why empty containers should enjoy a lower tariff.
- (ii). The cost consideration taken into account for revision of the tariff are based on the actuals upto 1998-99. For 1999-2000 and 2000-01 it is based on the budget estimates approved. Considering the expected increase in the cost, about 37% increase in the tariff would have been necessary.
- (iii). The increase in the manpower cost is based on the wage settlement arrived at by all the ports.
- (iv). There is no subsidisation element in estimating the cost of container handling and hence this presumption is without any base.
- (v). The additional capital expenditure is for augmenting container handling facilities, for providing one additional RMQC as the Port is to gear itself to handle post-panamax size vessels.
- (vi). The interest cost included is not based on any estimated rate of interest. It is the actual interest liability of the Port in the respective years as per the terms and conditions of the loans sanctioned for the Port.
- (vii). In order to improve crane productivity, the JNPT has worked out an incentive scheme for its workmen which is to be introduced.
- (viii). The variation between actual and estimated throughput is only 8%. The very meaning of an estimate is that some marginal variations will be there.
- (ix). The income on account of royalty from the NSICT is not related to throughput handled at the JNPT's terminal and has not been taken into account.

4. A joint hearing in this case was held on 21 July 2000 at the JNPT office in Mumbai. At the joint hearing the following submissions were made:

**The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). We have given all the details and are ready to give more if required.
- (ii). We are not revising tariff for cross-subsidisation.
- (iii). Why should there be distinction in rates between empty and loaded containers, when the handling efforts are same? If different rates are levied, loaded containers will cross subsidise empties.
- (iv). We have not proposed revision for all the items. Only the deficit items are covered.

- (v). (a). Income from other activities are not relevant.
- (b). "Royalties" are not relevant.
- (vi). Similarity of proposals of the JNPT and the NSICT is not by design but just a coincidence.
- (vii). The CSLA wants to have individualised performance based tariff which is not possible. The TAMP has to approve tariffs. This change in legal position has to be recognised.
- (viii). The Government policy of extending concessions to coastal vessels must be extended to cover CRCs also.
- (ix). The distinction between loaded and empties still continues in some other areas also. We will soon cover them also.
- (x). We want to develop the JNPT as a major transshipment hub. Hence no increase proposed on transshipment containers.

#### **The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The similarity of the proposal indicates action in unison between the Port Trust and Terminal Operator. The TAMP must be very alert to protect the users interest.
- (ii). Productivity is not mentioned at all. Only cost increases are mentioned. Ports can not be allowed routinely to pass on cost increases to users.
- (iii). The need of performance based tariffs to become internationally competitive should be recognised.
- (iv). We welcome the decision to exclude the transshipment containers from the increase.
- (v). Cost of capital has become cheap; but, the JNPT has adopted a higher ROCE. Profit before interest shall be adopted for calculation of ROCE.
- (vi). Income from all the activities relating to container operations must be taken into account.
- (vii). (a). Employee costs are high. It has increased by 42%.
- (b). Employee welfare cost has increased by 252%
- (c). Cost of repair and maintenance is very low. It must go up.
- (viii). The JNPT must recognise the fact that its productivity is half of the NSICT's and improve its performance norms.
- (ix). Cross-subsidisation is inevitable and even desirable.
- (x). The distinction between loaded and empty containers is recognised internationally.
- (xi). There is no problem if concessions are given in the CRC also for Coastal tariff.
- (xii). There is no justification for increasing the tariff of hazardous cargo as no separate or special treatment is given to them.
- (xiii). For enblock movement of empties no particular planning is required.

**Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)**

- (i). 18% ROCE is very high; the rate of return should be set around 12%.
- (ii). There is a fundamental flaw in the calculations of the JNPT. The interest factor should be removed from capital employed.
- (iii). The port itself pays different rates for loaded and empty containers to the transporters. How can they adopt a different model for themselves?
- (iv). The implications of removal of distinction between loaded and empty must be analysed in detail.
- (v). Performance based tariff must be introduced.

**Karmahom Conference**

- (i). Cost plus formula cannot continue; if it has to continue for some more time then "normative costs" must be adopted.
- (ii). Manning scale shall be as per internationally accepted norms.
- (iii). Why must MLO's subsidise feeders? This has to be eliminated.
- (iv). While distinguishing between empty / loaded containers, the absence of payload must be recognised.
- (v). Royalties received from the NSICT must also be reckoned with.

**The Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). Costs of the JNPT are very high in comparison to other international ports in the region. Other international ports guarantee levels of performance. They have productivity – efficiency linkages with tariff.
- (ii). Rebates are given for under performance. Even the NSICT gives rebates.
- (iii). Loaded and empty containers can not be treated at par as the productivity levels are different. Also, internationally the tariff for empties are lower.
- (iv). Internationally, the tariff for 20 TEUs / 40 TEUs, especially for lateral movement, are common.
- (v). The TAMP should find ways to subsidise CRC in coastal traffic.
- (vi). The cost plus formula without norms, parameters, productivity, etc., cannot continue.
- (vii). It is good that the transshipment containers are excluded.
- (viii). Performance standards, should be prescribed.

**The Indian National Shipowners Association (INSA)**

Concessions in CRCs of coastal cargo / containers should not be looked at as a subsidy allowed to ease congestion in rail / road networks. It shall be seen as an additional revenue earning avenue.

**The Western India Shippers' Association (WISA)**

- (i). If there has to be cost effectiveness, normative costs are required.
- (ii). The JNPT and the NSICT have not ganged up, they have cartellised.

**Indian Merchant Chamber and Bombay Custom House Agents' Association**

- (i). Efficiency parameters and cost effectiveness must be emphasized.
- (ii). Flat increases by the JNPT and the NSICT are not acceptable; increases must be linked to performance standards.
- (iii). It is strange that the JNPT and the NSICT have come up with proposals for the same increases in respective tariffs.

5.1 Based on a scrutiny, a number of issues were raised for clarification by the JNPT. The replies furnished by the JNPT give rise to the following issues for consideration:

- (i). (a). Income from the container handling activity is generated through services relating to 'Container Handling', 'Container Dwell Time Charges', 'Movements to / from CFS', and 'Electricity and Monitoring Charges'. Assets put into use for rendering these services are grouped under 'Container Handling'. Since the activity as a whole is to be reviewed to assess the need for tariff increase, the JNPT was advised to prepare a cost statement for the 'container handling and storage' activity taking into account total income and costs. Even if the Port has not proposed revision of all container related tariffs, the overall position of this activity needs to be assessed before deciding on the proposed revision. Hence the requirement of the cost statement for the complete activity.
- (b). The JNPT has been maintaining that 'wherever income is not considered expenditure has also been not considered'. It has mentioned that the expenditure to the extent identifiable has not been included and that Rs.1.0 crore for electricity consumption has been removed from reefer containers. The Port has made a statement that the remaining unidentifiable expenditure is negligible and will not have any material effect on the proposal. It has also mentioned that dwell time charges connote an inefficient system of clearance and shall not be considered. The JNPT did not furnish the cost statements as required by us.
- (ii). (a). The stated policy of the Authority has been against cross-subsidisation. Till the Authority is in a position to completely eliminate the cross-subsidisation between different activities, the approach adopted in the interim is not to 'allow the cross-subsidisation to grow further. In this context, the JNPT was requested to furnish an overall financial / cost statement for the Port as a whole and also separate cost statements for Vessel Related Activity, Liquid / Dry Bulk handling activity and Estate activity.
- (b). The JNPT did not furnish the required cost statements. It maintained that consolidated cost statements were required only in case of across the board revision and its proposal is not for such revision. The Port has only made a categoric statement that there is no cross-subsidisation without substantiating it with figures. In view of its statement on cross-subsidisation, the JNPT questioned the necessity for cost statements for separate activities.
- (c). In the absence of the activity-wise cost statements, we could not assess the incidence / extent of cross-subsidisation.

- (iii). (a). The JNPT is receiving royalty from the NSICT, on the basis of containers handled by the latter, in terms of the BOT license Agreement. The JNPT is not treating this item of income as a part of its operating income. The JNPT has argued that the royalty received from the NSICT has not been taken into consideration as it is not due to any efforts on the part of the port, but is an income received in accordance with the licence Agreement. It has to be recognised here that concluding the Concession Agreement involving assets of the port and transferring to the NSICT activities pertaining to the JNPT are the relevant efforts on the part of the port.
- (b). On commissioning of the NSICT, there is a drop in the traffic at the JNPT Container Terminal. Even though the JNPT Container Terminal has a capacity to handle containers upto 7.0 lakh TEUs, the actual traffic is less than the capacity available. The income from the royalty on containers handled by the NSICT must, therefore, be considered as income of container activity of JNPT at least to the extent of the capacity available. It can, however, be argued that the new terminal may as well have been created for handling other commodities. Hence, the income from royalty can be spread over all the cargo related activities. It is also relevant to recognise that the royalty payment gets factored into tariff computations at the NSICT. That being so, royalty has to be seen to have definite tariff implications.

In this backdrop, the JNPT was advised to include the royalty income received from the NSICT in the Finance and Miscellaneous income and apportion to all cargo handling activities of the port. Without formulating the cost statement accordingly, the JNPT only repeated the same arguments as given above in sub para (iii) (a) above.

- (iv). The information asked for from the JNPT is relevant for the scrutiny of the proposal. Information requisitioned by the Authority cannot be termed as confidential which the JNPT cannot part with. Even if it is, it can not be held back from a tariff regulatory authority. However, for reasons best known to it, the JNPT has been reluctant to furnish the details requested by us.

5.2. In this backdrop, the matter was considered by this Authority in its meeting held on 26 September 2000. Since it was not possible for this Authority to decide the case in the absence of requisite information which were to be furnished by the Port, it was decided that the JNPT might once again be requested to furnish the requisite details; and, if no information was received from the Port by that time, the case could be closed; it could be reopened if and when the information was received.

6.1. Pursuant to the above decision taken by this Authority, the JNPT was requested to furnish the requisite details by 4 Nov. 2000 vide our letter dated 5 Oct. 2000.

6.2. The JNPT sent a reply containing the following observations / comments:

- (i). The cost statements in respect of items of service for which the port has not proposed revision of tariff like vessel related activities, liquid / dry bulk activities, estate activities are neither having any direct relevance nor bearing on costs. The cost statements in respect of container handling charges have already been furnished to the TAMP. Hence, the overall cost statement shall not be insisted upon. Relevant details are, however, available in the statement of accounts for the last 3 years already submitted to the Authority.
- (ii). The income on account of royalty on container handled by the NSICT has no relation to the cost of container handling at the JNPT container terminal. Hence, the same shall not be considered for arriving at the cost of handling of containers.

- (iii). In any cost statement, the elements of income and expenditure shall be same. In case the income of certain account is not considered, the corresponding expenditure shall also not be considered and vice versa. The income on account of royalty from the NSICT shall not be considered in any manner. The details regarding royalty payment by NSICT have, however, been furnished to the Authority.

6.3. The JNPT did not submit any information as requested by us. The points made by it are a mere repetition of what it has been maintaining earlier. The following issues are relevant in this context:

- (i). The need for examination of cost statements of the port as a whole as well as activity-wise has been communicated to the JNPT on more than one occasion. The observation of the JNPT that the details are available in the statement of accounts for the last 3 years already submitted to the Authority is irrelevant. Tariff fixation is based on the projected revenue and cost for the next 2 years. The statement of accounts gives historical data only. In the absence of requisite information, we cannot reasonably analyse the overall financial position of the JNPT for the next 2 years, which will be the basis for determining the tariff increases.
- (ii). As regards consideration of income from royalty, the comments of JNPT are a mere repetition of what it has been maintaining all along. There is no logic in the JNPT's argument. It is a fact that the details of royalty payment are available with us as given by the JNPT and confirmed by the NSICT in the context of its proposal for tariff increase. This piece of information, however, cannot be meaningfully utilised in the absence of the cost statement. Since income from royalty is one of the elements of income for the JNPT, our advice was to incorporate it in the cost statements to be prepared by the JNPT.
- (iii). The JNPT argument that if the income on certain account is not considered, the corresponding expenditure also shall not be considered and vice versa deserves to be accepted as it is based on an accepted accounting principle. The advice given by this Authority is that all income relevant to the activity shall be considered to determine the cost-deficit even if some of the income may not have related expenditure that is directly identifiable. Many of the items of income not considered by the JNPT arise in the context of operation of the container terminal. When the total expenditure, operating as well as capital, on the container terminal is considered, it can not be irrelevant to consider all incomes arising in the context of container handling.
- (iv). Earlier, the JNPT had observed that the consolidated cost statement and statement for each service was to be sent for across the board revisions as mentioned in this Authority's guidelines for submission of cost statements for tariff revision. The JNPT has argued that the instant proposal is not for across the board revision, but only for revision of the container handling charges. The guidelines given by this Authority for submission of tariff revision proposals are general in nature. This Authority cannot be expected to confine its scrutiny with reference to the information furnished by the Port Trust as per the prescribed pro-forma for submission of tariff proposals. In the instant case, the reasons warranting scrutiny of activity-wise cost statements have already been explained to the port on numerous occasions. Citing a general guideline given by this Authority in support of its unwillingness to furnish the specific information asked for appears to be out of context and unreasonable.

7.1. The case was again considered by the Authority in its meeting held on 27 November 2000. In the light of the position emerging as explained in paragraph 6.3 above, this Authority found that it would not be possible to appraise the proposal properly. Eventhough, the case was fit to be closed for want of information, it was decided to allow one more opportunity to the JNPT to furnish requisite details within one month's time.

7.2. Accordingly, the JNPT was requested to furnish requisite cost statements by 15 January 2001 to enable further consideration. In order to facilitate speedy response, proforma of cost statements indicating the information required were also forwarded to the JNPT.

7.3. The JNPT vide its letter dated 6 January 2001 finally forwarded the details of costs of various activities of the Port and requested approval of this Authority to its proposal in reference.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case and based on the revised cost statements ultimately submitted by the JNPT, the following position emerges:

- (i). The JNPT approached this Authority in February 2000 for approval of its proposal for revision of container handling charges. The NSICT had also approached this Authority in March 2000 with a proposal for revision of similar tariffs by an identical increase. The NSICT proposal had already been decided by this Authority in November 2000, as it could furnish all required information / clarifications in time which enabled a proper scrutiny of its proposal. The case of the JNPT has been delayed for want of information / clarifications from the JNPT and its reluctance to furnish such details even after repeated requests made by us alongwith the reasons for scrutiny of the additional information sought for.

Even as the events were heading towards an unfortunate and unpleasant end of closing the case for want of information, this Authority decided to adopt a liberal approach to accommodate the JNPT by allowing the port sufficient time to furnish the requisite details. At last, after a lapse of more than 7 months, the Port has now furnished all the requisite details to enable us to process the case for final consideration.

- (ii). Many of the users have termed the simultaneous and similar action of both the JNPT and the NSICT for an identical increase of tariffs as an extraordinary coincidence defeating the objective of privatisation to promote competition. Even if it is not an intentional coincidence, this incident highlights the monopolistic situations that can arise even in a privatised, competitive environment; and, strengthens the need for regulation of tariffs by a neutral third party.

Be that as it may, this Authority's approach towards tariff setting is transparent and follows a stated procedure and principles. The NSICT proposal has already been decided with reference to the cost position obtaining in the NSICT and other relevant issues. The JNPT proposal was held back for reasons given in sub paragraph (i) above. As for as the decision of this Authority on tariff increase is concerned, the tariff proposals of the NSICT and the JNPT have no interlinking between them; they are linked only to the respective costs of providing services at the two Terminals.

- (iii). The JNPT has proposed to prescribe handling charges of empty containers on par with those of loaded containers. In support of this proposition, it has argued that the efforts involved in handling loaded and empty containers are same and hence the rates must be the same. It has also added that if the differential in rates is not removed the loaded containers will cross-subsidise empty containers.

It is relevant here to note that the consolidated charges for handling containers at the JNPT include wharfage on cargo also. Further, when containers are loaded with cargo, the Port as a bailee has to provide security and watch-and-ward facilities. Though the containerised cargo is not handled directly, it alongwith the container is handled at the hook point and yard warranting more efforts. If the cargo inside the container is ignored, then consolidated handling charges can be demanded to be dollar denominated. The stated policy of this Authority has been against dollar denomination of cargo related charges. That being so, the proposal of the JNPT to equate the charges for empty and loaded containers is not found to be acceptable.



Incidentally, the NSICT had also proposed a similar arrangement in its proposal for revision of container handling charges. In that case also, this Authority rejected the proposal to equate empty and loaded containers for fixing tariffs, for the same reasons stated above.

- (iv). The JNPT had initially considered the return on capital employed as 18%. Considering the current interest rate of 13.5% on Govt. of India loan available to the Port Trusts and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves, the ROCE works out 19.5%. In fact, ROCE of 19.5% has been allowed by this Authority in case of all tariff revision proposals of Major Port Trusts approved by it during the F.Y. 2000-01. In the revised cost statement submitted now by the JNPT, it has considered a ROCE of 19.5%. In this backdrop, the objection raised by some of the users about the ROCE adopted being high is baseless and deserves to be rejected.
- (v). The Karmahom Conference has expressed its reservation towards the 'cost plus' approach adopted for tariff setting. This Authority is aware of the difficulties encountered by Public Ports in adopting a performance based approach. Surprisingly, even many of the Private Terminal Operators, weighed down by the burden of royalties, restricted by the requirement of having to contend with leasehold rights, and tied down by a regulatory mechanism do not appear to be enthused about performance based tariffs. In any case, in the transitional phase, the cost plus method best suits the requirement of the *quid pro quo* principle in tariff setting. It is noteworthy that normative costs for different operations are not yet evolved due to complexities and varying methods of handling adopted by the Ports. Besides, in case of major Port Trusts, all costs, particularly employee costs, are not within their control. Nevertheless, this Authority thoroughly scrutinizes the cost estimates and, wherever necessary, scales down the expenditure to a reasonable level for the purpose of determining tariff increases.
- (vi). The INSA and SCI have again raised the issue of allowing concessions to coastal cargo. The JNPT has also supported this concession. This issue has already been dealt with by this Authority in detail in many of its earlier tariff orders. The Ports, which have suggested this concession, have been advised to discuss the issue in the forum of Indian Ports Association (IPA) for a coordinated view of all ports.

Recently, the IPA has conveyed its consensus decision that extension of concessions to cargo related charges is not desirable. Considering the matter in its last meeting, this Authority also felt that the unanimous opinion emerging from the IPA should not be ignored. Since no exceptional considerations are seen to govern this case, and bearing in mind the fact that this Authority itself has not been in favour of cross-subsidisation, it has already been decided not to allow concessions in cargo related charges for coastal cargo passing through major Ports. That being so, there is no need to resurrect this issue for any further consideration. In any case, this issue is not confined only to the JNPT and containers but will have implications for all major ports and all commodities involved in coastal movement.

- (vii). Many of the users have pointed out the incidence of additional capital expenditure when the traffic is actually falling. The investments made by the Major Ports come before this Authority as *fait accompli* at the time of tariff fixation. This Authority had an opportunity to comment upon this issue when some infructuous capital expenditure made by a Port Trust was sought to be recovered through tariff. Unless this Authority is empowered to scrutinise the investment proposals of Ports or atleast is consulted by the Government before according approval, this anomalous position cannot be set right.
- (viii). The MANSA and Karmahom Conference in particular have alleged that the JNPT proposal to hike rate is to make good the losses that are due to traffic diversion. Precisely in recognition of this fact and also the fact of under utilization of designed capacity of container handling at the JNPT terminal after the advent of the NSICT, this Authority

advised the JNPT to count the royalty received from NSICT in the cost statement to arrive at the final surplus /deficit position. Inclusion of royalty income, to a large extent, takes care of the loss due to diversion of traffic and consequently, eases the burden on remaining traffic left with the JNPT.

- (ix). The reasons for seeking additional information / modifications of the cost statements prepared by the JNPT have already been elaborately discussed in paragraphs 5 and 6 above. The JNPT has now submitted revised cost statements for (i) port as a whole; (ii) container handling facilities; (iii) bulk handling facilities; and, (iv) estate.

In the revised cost statement for 'container handling activity', the JNPT has included four major items of income viz. (i) royalty payable by the NSICT; (ii) dwell time charges, (iii) Payments made by the agency removing containers to CFS, and, (iv) electricity and monitoring charges, which were earlier left out by it.

- (x). Scrutiny of the revised cost statements submitted now by the JNPT reveals the following position:
- (a). There are some discrepancies in the figures of income and expenditure for 1999-2000. The following major items of F & M Income viz. (i) penalty for shortfall in throughput (Rs.1773.50 lakhs) and (ii) sundries (Rs.781.20 lakhs) have not been considered. It is necessary to take these items into account, as the amounts involved are sizeable. In the case of the former, if there is no penalty due to fulfilment of throughput guarantee, then there must be commensurate wharfage income.
  - (b). Traffic estimates for 2000-01 and 2001-02, on which the cost statements have been prepared have not been indicated.
  - (c). The operating costs estimated for 2001-02 are higher than those for 2000-01 by about 16%. In the last exercise, the Port had assumed about 7% increase based on the last five years inflation rates. Reasons for the higher increase now assumed are not clarified.
  - (d). Interest payable on the loans considered appears to be higher than the figures indicated in the repayment schedule furnished by the Port earlier.
  - (e). Depreciation for 2001-02 is higher than that for 2000-01 by over 16% with the major hike being in the depreciation allocable to container handling activity. The Port has stated that some container handling equipment are proposed to be added during that year. This apart, hire charges of equipment are also shown to be going up substantially in 2000-01 and 2001-02. The reasons for adding equipment when traffic has, for the time being, gone down need to be explained. If traffic is estimated to go up, then it must reflect in the estimates of income.
  - (f). Dwell-time income for 2000-01 and 2001-02 anticipated in container handling activity is much lower than that in 1999-2000.
  - (g). Interest on loans has been considered twice-once as a separate item of cost and again as a part of return on capital employed. It is necessary to eliminate the effect of such double counting.
  - (h). Under F&M expenditure, depreciation for previous period (Rs.1149 lakhs) is considered for 1999-2000, 2000-01 and 2001-02. This is the portion of depreciation liability for past period on account of revision of estimated life of assets as directed by Government. This one-time liability is spread over 5 years

by the Port instead of accounting for in one year. This has to be left out while considering the extent of revision of charges necessary. So also the liability on account of arrears of wages arising out of pay revision also needs to be excluded. The provision for the wage arrears included in the projection is not known.

- (xi). By mere elimination of the effect of double counting of interest on loans as mentioned under sub para (x) (g) above, the consolidated cost statement for the Port as a whole shows a deficit of Rs.3873.98 lakhs or 11.24% for 2000-01 and a marginal surplus of Rs.796.81 lakhs or 1.91% for 2001-02. The surplus / deficit disclosed by the four activities is as follows:

		2000-01		2001-02	
		(Rs. In Lakhs)	(In percentage)	(Rs. In Lakhs)	(In percentage)
(i).	Container Handling	(+) 100.66	(+) 0.65%	(+) 1976.20	(+) 10.39%
(ii).	Bulk Cargo Handling	(-) 10145.75	(-) 353.66%	(-) 9196.93	(-) 274.10%
(iii).	Marine	(+) 4661.45	(+) 39.07%	(+) 6244.92	(+) 41.87%
(iv).	Estate	(+) 1069.67	(+) 23.61%	(+) 1272.64	(+) 28.25%

- (xii). If Prior Period Depreciation is excluded and income on account of (a) penalty for shortfall in throughput and (b) sundries is considered as stated in sub paragraphs (x) (a) & (h) above, the Port as a whole will show a deficit of 7.90% for 2000-01 and a surplus of 4.66%. Modified cost statements prepared on this basis are attached as **Annex – I** and **II**.
- (xiii). The container handling activity is a revenue surplus activity. Further, the overall port position shows only a marginal deficit. This deficit also arises due to the huge deficit borne under bulk cargo handling activities. In view of this position emerging, this Authority finds no justification to increase container handling charges as proposed by the JNPT.

In fact, there may be grounds to reduce the charges for container handling activity, if cross subsidisation is to be totally eliminated. This Authority is, however, yet to take a final view on complete elimination of cross-subsidisation. This notwithstanding, this Authority has already decided to contain the extent of cross-subsidisation at the current level by not allowing any further tariff increase in the surplus activities. This approach has been adopted in case of all other major ports, whose tariff revisions have been ordered in the recent past. In line with this approach, the existing tariffs for container handling at the JNPT are allowed to continue without any increase.

- (xiv). As has been mentioned earlier, the JNPT is loosing heavily on its bulk cargo handling activity. It will be appropriate and advisable for the Port to review the position in its totality and come up with a comprehensive proposal for refixation of bulk cargo handling charges and rationalisation of tariffs for other activities.

9 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the proposal of the JNPT for an increase in its container handling charges.

S SATHYAM, Chairman  
[ADVT /III/IV/143/2000/Exty]

## ANNEX-I

## JNPT REVISED CONSOLIDATED COST STATEMENT

Rs in lacs

Item	1999-00	2000-01	2001-02
Traffic (Million tonnes)	10.804	11.408	12
<b>OPERATING INCOME</b>			
Bulk Handling & Storage Charges	5,069.61	2,868.75	3,355.25
Container Handling & Storage Charges	18,341.51	15,398.63	19,017.91
Port & Dock Charges	9,224.83	11,928.85	14,911.48
Estate Rentals	4,115.00	4,275.56	4,505.68
Railway Earnings	0.00	0.00	0.00
<b>Total Operating Income</b>	<b>36,750.95</b>	<b>34,471.79</b>	<b>41,790.32</b>
<b>OPERATING EXPENDITURE</b>			
Bulk Handling & Storage	2,207.76	1,922.42	2,054.75
Container Handling & Storage	7,490.07	8,076.62	9,154.90
Port & Dock Facilities	5,045.77	3,842.17	5,010.14
Rentable Land & Bldgs.	974.43	1,050.12	1,075.11
Railway Working	124.51	125.00	125.00
Depreciation	3,910.73	4,029.11	4,478.11
Sub total	19,753.27	19,045.44	21,898.01
Management & Gen. Admn.	2,979.52	3,260.19	3,332.25
<b>Total Operating Expenditure</b>	<b>22,732.79</b>	<b>22,305.63</b>	<b>25,230.26</b>
<b>Operating Surplus</b>	<b>14,018.16</b>	<b>12,166.16</b>	<b>16,560.06</b>
Fin. & Misc Income(excl. Int)	3,507.15	1,133.00	1,920.75
Royalty	657.04	358.00	1,145.75
Auction Sale	250.58	100.00	100.00
Launch Passes	44.83	50.00	50.00
Penalty for shortfall in throughput	1,773.50	500.00	500.00
Sundries	781.20	125.00	125.00
Fin. & Misc Expenses(excl. Int.)	1,367.83	1,451.48	1,451.85
Prior Period Depreciation Ex	1,149.00	1,149.00	1,149.00
Bonus/PLB	68.37	71.50	71.47
Gratuity	84.12	154.69	151.38
Launch Expenses	66.34	76.29	80.00
<b>Net Surplus/(Deficit) before Interest</b>	<b>16,157.48</b>	<b>11,847.68</b>	<b>17,028.96</b>
Interest on Loans	13,161.10	13,839.35	13,456.68
Capital Employed	83,456.00	80,623.89	83,241.78
Return on Capital Employed	3,112.82	1,882.31	2,775.47
<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest &amp; Return</b>	<b>-116.44</b>	<b>-3,873.98</b>	<b>796.81</b>
<b>Net Surplus/(Deficit) as % of Op. Inc.</b>	<b>-0.32</b>	<b>-11.24</b>	<b>1.91</b>
<b>Net Sur./ (Def.) after Int. &amp; Ret. without PPD</b>	<b>1,032.56</b>	<b>-2,724.98</b>	<b>1,945.81</b>
<b>Net Surplus/(Deficit) as % of Op. Inc.</b>	<b>2.81</b>	<b>-7.90</b>	<b>4.66</b>
<b>Average surplus/deficit as % of op. income</b>		<b>-1.62</b>	

## ANNEX-II

FORM III - JNPT REVISED COST STATEMENT FOR CONTAINER HANDLING FACILITY  
(IN LAKHS)

	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02
TRAFFIC IN LAKE TELUS EXCL. RESTOW	4.91	6.62	5.36	4.9	6.17
OPERATING INCOME - Handling Income					
Handling charges	12,668.02	16,655.01	14,124.06	13,308.56	16,473.22
Restow & Shutout containers	494.86	573.67	300.00	319.68	351.80
Net handling income	13,163.48	17,229.68	14,424.06	13,628.24	16,825.02
Container Dwell time charges	5,001.95	4,487.77	2,896.88	994.35	1,267.94
Refer Electricity & monitoring	483.08	780.31	404.27	270.11	337.64
Amount paid by agency removing cont. to CFS	154.71	188.93	169.31	188.26	235.33
Income from Non-Standard cargo	414.68	434.32	443.89	312.49	345.98
Miscellaneous charges	33.09	12.59	3.16	5.00	5.00
Total Operating Income	19,230.97	23,112.80	18,341.62	16,398.63	19,017.91
OPERATING COST					
POWERFUEL & WATER SUPPLY	497.61	640.23	760.82	747.90	897.40
CONSUMPTION OF MATERIAL	209.71	206.96	226.11	183.50	168.50
REPAIRS AND MAINTENANCE	169.36	10.66	8.20	31.80	36.60
MINOR WORKS	21.46	11.34	18.16	14.00	17.00
HIRE OF EQUIPMENT**	0.00	814.29	680.90	841.94	1,311.65
HIRE OF WHARF/YARD CRANES	4,724.69	4,456.18	4,690.80	5,007.00	5,307.42
EMPLOYEES REMUNERATION**	508.46	638.55	786.81	845.79	895.65
EMPLOYEES WELFARE & OTHERS*	34.02	30.63	42.35	141.59	248.20
ADMIN. & GENERAL EXPENDITURE	0.12	0.21	0.00	0.00	0.00
PRINTING & STATIONARY	2.86	6.24	12.44	2.35	2.35
POSTAGE TELEGRAM TELEPHONE & TELEX	0.12	0.14	4.51	5.05	5.05
INSURANCE	7.03	5.31	6.01	0.00	0.00
LEGAL & PROFESSIONAL CHGS	2.95	9.45	3.90	23.42	35.00
TRAINING EXPENDITURE	0.75	1.90	1.31	0.00	0.00
OTHER GENERAL EXPENDITURE	59.38	59.11	62.10	62.28	62.28
SUB-TOTAL	6,236.82	6,991.16	7,304.42	7,906.62	8,994.90
DEPRECIATION	982.89	922.05	954.08	1,052.08	1,465.08
ENGG. SERVICES	186.96	108.30	166.09	150.00	150.00
STORES	35.00	34.03	14.60	15.00	15.00
MS	9.32	6.52	4.98	5.00	5.00
TOTAL OPERATING EXPENSES	7,460.89	7,991.06	8,444.16	9,128.70	10,619.89
less Income from Royalty	720.00	0.00	167.04	398.00	1,040.00
less Income from Auction sales	241.74	196.30	280.88	100.00	100.00
Prior period Depreciation	2.00	71.00	63.00	63.00	63.00
PRODUCTIVITY LINKED BONUS	32.32	32.62	31.75	34.73	34.72
PENSION/GRATUITY/PE	32.55	40.41	39.06	75.15	73.54
Mgmt & Adm. Expenses allocated	912.25	1,108.11	1,238.57	1,572.97	1,625.33
TOTAL EXPENSES excl. of INTEREST	7,468.07	9,016.89	9,406.91	10,416.55	11,276.57
NET SURPLUS BEFORE INTEREST	11,762.90	14,096.71	8,932.61	4,982.08	7,741.34
INTEREST	2,244.00	2,430.00	4,049.00	4,267.00	4,141.00
NET SURPLUS/DEFICIT AFTER INTEREST	9,518.90	11,666.71	4,883.61	725.08	3,600.34
CAPITAL EMPLOYED	24,998.00	24,977.00	24,964.00	26,032.92	29,564.84
Return on Capital Employed @ 18.5 % - Interest	2,829.86	2,440.82	739.03	624.42	1,624.14
NET SURPLUS/DEFICIT AFTER INTEREST & RETURN	6,689.04	9,225.89	4,144.58	100.66	1,976.20
NET SURPLUS/DEFICIT) AS % OF Op. Income	36.83	39.91	22.80	0.66	10.39
Average percentage for 2000-01 & 01-02				6.62	
NET SURPLUS/DEF. AFTER INT. & RETURN without PPD	6,692.24	9,296.20	4,207.58	183.66	2,039.20
NET SURPLUS/DEFICIT) AS % OF Op. Income	36.84	40.32	22.94	1.06	10.72
Average percentage for 2000-01 & 01-02				6.66	

